ALESSANDRO LATTES

PROFESSORE EMERITO DELLA R. UNIVERSITÀ DI GENOVA

# IL DIRITTO MARITTIMO PRIVATO NELLE CARTE LIGURI DEI SEC. XII E XIII

TIPOGRAFIA POLIGLOTTA VATICANA

MCMXXXIX

ALESSANDRO LATTES
PROFESSORE EMERITO DELLA R. UNIVERSITÀ DI GENOVA

# IL DIRITTO MARITTIMO PRIVATO NELLE CARTE LIGURI DEI SECOLI XII E XIII

TIPOGRAFIA POLIGLOTTA VATICANA
MCMXXXIX

IMPRIMATUR:

† Fr. ALFONSUS C. DE ROMANIS, Ep. Porphyreonen.,
*Vic. Gen. Civitatis Vaticanae*

## AVVERTENZA PRELIMINARE

*Il lavoro era già compiuto dai primi mesi del 1937 e mancava solamente di una revisione formale, quando ripetute cause di salute obbligarono, prima a sospendere poi a interrompere in modo definitivo la revisione. Da allora non fu più possibile, anche per la grave età dell'autore che sta compiendo gli 81 anni, l'esame e il collocamento delle fonti nuove pubblicate.*

*Tuttavia mentre ferve, per opera di benemeriti studiosi, il lavoro per la pubblicazione regolare dei più antichi Cartulari dei notai genovesi, non sarà inutile questa pubblicazione, sia per il suo contenuto che per la sistemazione della materia, anche se qualche svista sia occorsa nella stesura e nella distribuzione delle note, e non sia stato tenuto conto dei materiali nuovamente editi, che potranno facilmente esser messi a posto dai colleghi di studio, e che non dovrebbero probabilmente modificare le vedute sostanziali dell'Autore.*

*Tutta la mia profonda riconoscenza va, da una parte alla mia dilettissima compagna Elvira Bianca Maria, la quale, con instancabile, amorosa vigilanza di tutti i momenti rese possibile il compimento di questo mio lavoro, dall'altra al prof. dott. Bartolomeo Nogara, Direttore Generale dei Musei e Gallerie Pontificie, il quale con affettuosa amicizia curò tutta la stampa, dalla ricerca della tipografia, fino alla preparazione degli opuscoli, compresa la revisione delle bozze, diligentemente compiuta, sotto la sua vigilanza, dal dott. Niccolò Del Re.*

## I - Fonti e raccolte di carte liguri

Questo scritto contiene notizie ordinate in trattazione sistematica intorno a tutti i rapporti giuridici che formano ora parte del diritto marittimo privato. Debbo però dichiarare all'inizio di esso che la quantità dei fonti presi direttamente in esame è molto inferiore a quella, cui avrei voluto e dovuto estendere le ricerche. Ma per molte cause generali e personali non mi fu dato soddisfare il desiderio e la speranza sorti nell'animo mio, quando i colleghi dell'Ateneo genovese vollero benevolmente chiamarmi fra loro, desiderio e speranza vivissimi di ordinate ricerche nei tesori dell'Archivio sul commercio terrestre e marittimo e sulla pratica quotidiana di esso. Queste mie note sono tratte direttamente da un solo registro notarile, tuttora in gran parte (1937) inedito, sono ricavate per la parte maggiore da pubblicazioni altrui di documenti, molte di queste fatte con intenti storici e in relazione a determinate persone o luoghi o periodi di tempo, non tengono conto del punto di vista particolare del diritto marittimo, anzi del diritto in generale, spesso fanno largo uso di puntini, omettendo le clausole che si dicono consuete senza darci la assoluta certezza della piena identità di ogni formula giuridica omessa, talora si riducono a brevi regesti, poco utili per noi a paragone della pubblicazione integrale. Tuttavia per la gran copia di carte ormai edite può ritenersi che da nuove indagini dirette, più ampie, le linee fondamentali della trattazione non saranno mutate, anche se si aggiungeranno a completarle nuovi particolari.

Desidero però che non sia mai dimenticato, quando verrò notando che in queste carte non si ha notizia di qualche particolare, che si sottintende sempre nello stato attuale delle carte da me esaminate, riserva necessaria di fronte alla massa dei cartulari notarili genovesi dei sec. XII e XIII ancora inesplorati, dei quali ora però la R. Deputazione di Storia patria per la Liguria si avvia a promuovere la pubblicazione integrale.

Le collezioni di carte liguri da me consultate sono qui enumerate, con l'indicazione delle abbreviature usate nelle citazioni.

Be – BELGRANO L. F., *Documenti inediti riguardanti le due Crociate di S. Ludovico IX re di Francia (1246-1278)* (Genova 1859). La pubblicazione rimase sospesa e mancò pure la promessa Illustrazione. Sono 277 documenti editi integralmente con un'appendice di altri 22 documenti e molti altri sono parzialmente riferiti nelle note: l'edizione contiene buona quantità di errori.

Br I – BRATIANU G. L., *Actes des notaires génois de Pera et Caffa de la fin du treizième siècle* (Acad. Roumaine, Etudes et recherches, II, Bucarest 1927). Sono 333 documenti pubblicati per esteso, di cui 151 dal 1281 al' 84 per Pera e 182 dal 1289 al '90 per Caffa, oltre a 455 carte, di cui si dà solo il regesto. Anche questa edizione non è molto corretta nè per la lettura del testo nè sotto l'aspetto tipografico: cfr. la mia recensione in *Rivista del Diritto commerciale*, 1930, XXVIII.

Br II – BRATIANU, *Recherches sur le commerce génois dans la Mer Noire au XIII^e siècle* (Paris 1929). In appendice 22 documenti liguri (1274-1296).

By – BYRNE, *Genoese shipping in the twelfth and thirteenth century* (Cambridge, U. S. A., 1930). Oltre a numerose citazioni nelle note sono pubblicati per esteso in Appendice 55 documenti del sec. XIII non senza qualche errore che può esser di lettura o di stampa. L'Autore fotografò discretamente i fogli dei registri notarili genovesi e può ora studiarli quietamente nella tranquillità del suo studio e metterli a disposizione dei colleghi dell'Università di Madison nel Massachussets.

Ca – Un registro notarile conservato nell'Archivio di Stato a Genova sotto il nome del notaio Guglielmo Cassinese contiene parecchi quaderni di formato e grafia varia, alcuni dei quali portano esplicitamente il nome di quel notaio, altri possono essergli attribuiti, altri certo spettano a notai differenti. Gli atti vanno dal 1191 al 1207, per gran parte inediti (cfr. l'indicazione successiva).

Ch – CHIAUDANO, *Contratti commerciali genovesi del sec. XII* (Torino 1925). L'A. diede una minuta descrizione del codice precedente, separando i notai certi e i probabili e pubblicò in appendice 69 carte di quello con altre tre d'altri registri.

Des B – DE SIMONI C., *Actes génois d'Arménie* in *Archives de l'Orient latin*, I. Sono 90 carte rogate a Laiazzo nel 1274.

Des C – ID., *Actes génois d'Arménie* in *Arch. cit.*, I. Sono altre 79 carte pure rogate a Laiazzo nel 1274.

Des D – ID., *Actes passés à Famagouste de 1229 à 1301* in *Arch. cit.*, II, per 220 carte e in *Revue de l'Orient latin*, I, per altre 269 carte.

Qui giova notare che il DONEAUD, nel suo lavoro *Il commercio e la navigaz. dei Genov. nel Medioevo*, p. 8, parla di atti del notaio Antonino de Quarto dal 1254 al 1280 testè pubblicati dal De Simoni relativi all'Armenia, piena di società commerciali formate da Piacentini, e che il De Simoni stesso parla di atti del notaio Lamberto di Sambuceto pubblicati negli « Atti della Società ligure di Storia patria ». L'una e l'altra indicazione sono inesatte; il codice contenente le carte edite e succitate sotto le sigle Des B e Des C porta esteriormente il solo nome di Antonino di Quarto, ma quegli atti sono veramente rogati da Federico di Platealonga e da Pietro Bargone rispettivamente, e i contratti rogati da L. di Sambuceto non sono contenuti negli atti della Società Ligure di Storia patria e sono invece quelli suindicati sotto la sigla Des D.

Fa – FALCO G., *Appunti di diritto marittimo medievale*: « Del Diritto marittimo » (Genova 1927). Dal cartulario di Giovanni di Giona da Portovenere, che contiene molte carte dal 1259 al 1275, si conserva nel R. Arch. di Stato in Torino e fu descritto da G. SFORZA (in *Giorn. stor. letter. della Liguria*, 1904), si pubblicano documenti per intero e altri si citano nel testo e nelle note, tutti quelli spettanti al Diritto marittimo.

Fe A – FERRETTO, *Documenti intorno alle relazioni fra Alba e Genova* in *Biblioteca della Società Storica subalpina*, vol. XXIII e L.

Fe N – Id., *Documenti genovesi di Novi e Valle Scrivia* in *Biblioteca* cit., vol. LI, LII.

A queste due raccolte, come alle altre comprese nella stessa collezione (Go, Ro), si riferisce l'osservazione che spesso si usano puntini a indicare le formule consuete e non si ha la certezza che le formule così emesse siano sempre identiche sotto il punto di vista giuridico.

Fe C – Ferretto, *Codice diplomatico delle relazioni fra la Liguria, la Toscana e la Lunigiana ai tempi di Dante* in *Atti della Soc. lig. di st. pat.*, vol. XXXI. La parte pubblicata comprende gli anni 1265-81 e non contiene che regesti, salvo pochissime eccezioni.

Go – Gorrini, *Documenti sulle relazioni fra Genova e Voghera* in *Bibliot. stor. subalpina*, vol. XLVIII.

Ro – Rosso, *Documenti sulle relazioni commerciali fra Asti e Genova* in *Bibliot.* cit., vol. LXXII.

Scr – Carte del registro di un notaio genovese, Giovanni Scriba (che è professione non cognome) dal 1155 al 1164, pubblicate per la prima volta nei *Monumenta historiae patriae Chartarum*, II, dal n. 243 al 1513, con molti errori di lettura. Qualche altro documento dello stesso registro fu pubblicato dal Voltelini nelle *Mittheil. des oesterr. Institut für Geschichtforschung*, 1926, col titolo *Die Imbreviatur des Johannes Scriba im Staatsarchiv in Genua*. Ora è uscita una nuova edizione nella massima parte corretta del Cartulario completo, curata da M. Moresco e M. Chiaudano nella collezione di *Docum. e studi per la st. del comm. e del dir. comm. italiano*, vol. I (Torino 1935): vi è la tavola di riferimento dalla nuova numerazione alla precedente e sarebbe stata ugualmente necessaria la tavola inversa di richiamo, perchè in tutte le pubblicazioni precedenti le citazioni sono fatte sulla prima edizione. Il Chiaudano mise in evidenza che Scriba non è nome di famiglia, ma solo indicazione professionale. In questo mio lavoro i riferimenti sono fatti alla nuova edizione.

Sa – Ferretto, *Liber registri magistri Salmonis*, con 1624 do-

cumenti dal 1222 al 1226, in *Atti della Società ligure di storia patria*, vol. XXXVI.

Vit - Vitale, *Docum. sul castello di Bonifacio nel sec. XIII* (Genova 1936).

T - Di Tucci, *Studi sull'economia genov. del sec. XII* (Torino 1933) Parte I, «La nave e i contratti marittimi», con 102 docum.; Parte II, «La banca privata», con 58 documenti.

Per le opere citate più frequentemente si useranno le abbreviazioni seguenti:

Atti I e II - *Atti del Convegno internazionale di studi storici del diritto marittimo medievale*, vol. I e II (Napoli 1934, 35).

Bon - Bonolis, *Il diritto marittimo medievale dell'Adriatico* (Pisa 1921).

Brajk - Brajkovic, *Etude historique sur le droit maritime privé du littoral jougoslave* (Marseille 1923).

Gior - Giordano, *Il diritto marittimo siciliano dalle origini al secolo XIV* (*Archivio storico siciliano* anni XLI, XLII, XLIV, e a parte Palermo 1922).

Zeno, *Storia del diritto marittimo nel Mediterraneo*. Collez. di opere giurid. ed econom. («Athenaeum», 1915).

Goldschmidt, *Universalgeschichte des Handelsrechts* (2ª ediz., Stuttgart 1891).

*Dir. comm.* - Lattes, *Il diritto commerciale nella legislazione statutaria delle città italiane* (Milano).

*Nuovi doc.* - Lattes, *Nuovi documenti per la storia del commercio e del diritto genovese* in *Arch. storico ital.*, 1910, Parte II.

RDC - *Rivista del diritto commerciale* (Milano, Vallardi).

*Note comm.* - Lattes, *Note per la storia del diritto commerciale* in RDC.

*Stat. cons* - *Statuta consulatus Ianuensis* dell'an. 1143, che sono più esattamente statuti dei consoli della Compagna, *electi pro comunibus rebus*, quando già la Compagna comprende la maggior parte dei cittadini e sta per identificarsi col comune (MHP vol. II, Leges municip. 1 col., 242 e segg).

*Imp. Gaz.* - *Impositio officii Gazarie*, del sec. xiv, ibid., col. 306.

*Pera* – *Statuti della colonia di Pera* in *Miscell. di stor. ital.*, vol. XI, che contengono certamente nei primi 5 libri riportati i capitoli degli statuti genovesi più antichi compilati e riformati nel sec. XIII.

*Legg. Ian.* – *Leges Genuenses* edite nei MHP, vol. XVIII.

*Note savon.* – LATTES, *Note di diritto commerciale e marittimo degli statuti savonesi del Medio evo* (Genova 1928).

Il maggior numero delle collezioni citate contengono soltanto i documenti pubblicati per esteso o in regesto. Solo alcune hanno introduzioni sistematiche, in cui sono ordinate le notizie che se ne ricavano, insieme ad altre tratte da carte che si citano solo parzialmente. Il Falco si mantiene strettamente nel campo giuridico; il Byrne tratta ampiamente della navigazione genovese, dà importanza prevalente alle condizioni economiche e alle relazioni fra le persone partecipanti alle convenzioni marittime a vario titolo, non ci offre che indirettamente notizie di carattere giuridico e tace p. es. della commenda e del prestito sotto questo punto di vista; il Bratianu ha un'introduzione, in cui si espone ordinatamente il contenuto giuridico dei documenti, come il Chiaudano, il quale però limita la scelta delle carte e quindi anche l'esposizione alla commenda e al mutuo.

Nelle pagine seguenti i documenti inediti si citano col numero del foglio del registro, gli editi col numero d'ordine nella pubblicazione. Quando si notano solo alcune delle carte che potrebbero esser citate, si aggiunge alle indicazioni la formula *Es.*

Queste carte liguri furono in parte già largamente usate da me e dal Goldschmidt nella sua opera magistrale purtroppo rimasta incompleta, ma solo per quelle relazioni giuridiche, che sono collegate col commercio e col diritto commerciale terrestre, e molte altre carte furono pubblicate più tardi e messe a disposizione degli studiosi. Di recente l'Hoover pubblicò un articolo limitato anch'esso al prestito marittimo a Genova. Di altri lavori, ristretti nel contenuto e non fondati esclusivamente su carte liguri, si farà cenno di volta in volta; lo Zeno per il diritto marittimo del Mediterraneo, come il Bonolis per quello dell'Adriatico tengono conto quasi esclusivamente delle leggi positive.

## II - Diritto e consuetudine

Assai poco sappiamo dalla storia di Genova nel più alto Medio evo e non è quindi a stupirsi che manchi ogni notizia sull'attività mercantile dei genovesi. Non para che le stesse audaci e offensive vittoriose spedizioni marittime contro i Saraceni abbiano dato luogo a relazioni pacifiche nè coi compagni pisani nè con gli abitanti delle isole nemiche. Certo si è che nelle antiche consuetudini di Genova, confermate nel 1056 dal marchese Adalberto (Malaspina)[1] nè in quelle quasi contemporanee di Savona confermate dal marchese Guglielmo (del Monferrato)[2] vi è traccia di commercio marittimo; esse hanno esclusivamente un carattere e un contenuto feudale e fondiario.

Nel sec. XII l'attività mercantile dei Genovesi assunse una notevole importanza, come risulta dai documenti relativi a quell'associazione, la Compagna, che assorbe poi coattivamente Genovesi e Liguri e si trasforma nel Comune. Il breve dei Consoli di essa e i sacramenti dei membri presentano accenni di diritto marittimo, ma quasi sempre con carattere pubblico e con riferimento alle relazioni politiche fra le persone appartenenti alla Compagna e quelle che si mantengono estranee ad essa.[3]

La prima compilazione di statuti genovesi a noi pervenuta e pubblicata sotto il titolo di Statuti della colonia di Pera, appartiene secondo la sua data apparente ai primi decenni del secolo XIV.[4] Però se il VI libro può essere stato compilato solo in quel tempo e per quella colonia, i primi cinque libri che contengono gli statuti generali del Comune, risalgono a tempi molto più antichi e il loro nucleo principale è costituito dagli statuti compilati nel 1229 dal noto giureconsulto podestà Iacopo Baldovino bolognese e da successive riforme del sec. XIII.[5] Le prove di questo si possono facilmente ritrovare: *a*) negli statuti numerosi in prima persona, che sono riprodotti dai sacramenti dei magistrati, prima forma delle leggi a loro imposte e di cui dovevano giurare l'osservanza; *b*) negli statuti con la formula *ego consul*

*sive potestas* in prima persona o *consul sive potestas* in terza persona, in cui il capitolo compilato anticamente solo per i consoli, soli magistrati del Comune, fu esteso al podestà, che vi fu introdotto nel 1190 [6] e integrato con l'interpolazione di quelle parole per estendere anche a quel magistrato l'applicazione; *c*) nella datazione esplicita di alcune addizioni, di qualche statuto citato nei. cartulari de' notai, e di qualche frammento conservato in altri documenti. [7]

Anche in quella compilazione del sec. XIII non vi sono altri capitoli spettanti al diritto marittimo privato, se non il gruppo di statuti relativi ai contratti sociali, che poi si riproducono quasi letteralmente o con poche modificazioni nella riforme posteriori, secondo l'usanza dei legislatori genovesi.[8] Nè il succitato libro VI contiene altre norme attinenti a quella materia, mentre spetta soprattutto al diritto marittimo pubblico la *Imposicio officii Gazarie* che è la raccolta delle disposizioni relative alla navigazione, con particolare riguardo alla colonia di Crimea compilata con la data del sec. XIV e pur contenente norme più antiche rinnovate e corrette. [9]

Di altre leggi scritte positive, che abbiano potuto essere applicate dai tribunali genovesi, non abbiamo notizia. Vi è un capitolo che prescrive di ricorrere alle *leges romanae*, per supplire alle lacune degli statuti di Genova,[10] ma la formula è troppo vaga e incerta, come in altre fonti medievali, in mezzo alla notevole varietà di raccolte medievali di testi romani più o meno rimaneggiati e più o meno diffusi in servizio della pratica forense, per poter essere applicata a qualche raccolta| particolarmente designata, e forse non lo fu mai nella stessa mente del legislatore genovese. Anche per il *Nomos Rhodíon nautikòs*, di cui pur sappiamo che fu noto e applicato nell'Italia meridionale,[11] dobbiamo notare che manca ogni elemento o indizio per conoscere se fu direttamente usato nel territorio ligure o se ad esso si collegano le fonti scritte del diritto ligure.

Ma il commercio marittimo dei Genovesi e dei Liguri in generale aveva già assunto sino dai primi anni del sec. XII un'importanza che andò sempre aumentando: non possiamo dubitare che

non vi contribuì solo la influenza delle Crociate, ma anche le audaci spedizioni offensive dei Liguri insieme coi compagni pisani contro i Saraceni avranno contribuito a spinger quelli in esplorazioni sempre più lontane anche in tempo di pace. Le relazioni giuridiche fra tutti i partecipi a quelle spedizioni dovettero quindi regolarsi necessariamente per via di usi nel modo consueto, e questi assumere qualità di vere consuetudini obbligatorie per la regolare ripetizione degli stessi atti. Non ne abbiamo a Genova raccolte nè ufficiali nè private corrispondenti al consolato dell'uso di Pisa[12] o alle raccolte di altre città e non possiamo averne notizia nè per il diritto marittimo nè per altre materie giuridiche, se non dalla comparazione e ordinata sistemazione delle scritture a noi pervenute. È gran ventura che ci siano conservati i cartulari dei notari genovesi in numero piccolo per il sec. XII, perdutisi i più antichi, in molto maggiore per il successivo, alcuni già editi, altri che attendono la pubblicazione secondo le intenzioni e l'opera della benemerita Deputazione di storia patria per la Liguria.

In quei due secoli i cartulari dei notai genovesi contengono e conservano le annotazioni rapide de' notai alla presenza delle parti, quasi analoghe alle schede di ricordo romane e alle note dorsali del medio evo che abbondano altrove, anzi ultima manifestazione di quelle, prima che verso la metà del sec. XIV comincino le trascrizioni integrali degli atti con tutte le loro clausole ne' registri degli stessi notai. Essi scrivono gli atti secondo le richieste dirette dei clienti che vogliono sia serbata notizia dei loro accordi che devono eseguirsi a distanza di tempo e di luogo, e nel sec. XII non hanno portato con sè alcun formulario dalle loro scuole per i contratti di diritto marittimo, perchè questi contratti nuovi non sono oggetto di uno studio speciale nelle scuole, fuori delle norme generali romane sulle obbligazioni.[13] Nel sec. XIII i contratti appariscono invece ricalcati su un formulario unico (almeno i più frequenti, come i sociali) che sarà stato formato praticamente da qualche notaio per suo uso e trasmesso ad altri colleghi o successori. Le annotazioni e imbreviature giovavano a conservar memoria di tutti gli elementi essenziali degli atti, e

sopra di esse si formavano poi le carte complete e solenni con tutte le clausole, quando le parti ne facessero richiesta, probabilmente in occasione di contestazioni per presentare in giudizio.

Nella ricerca del diritto consuetudinario le imbreviature notarili possono farci conoscere tutti gli accordi particolari fra le parti: giova quindi notare anche gli elementi dei quali si trova accenno anche in una sola delle carte edite, perchè possono poi venire in luce carte tuttora ignorate che ne presentino altri esempi. Ma le imbreviature non giovano a colmare una grave lacuna; esse presentano solo gli atti iniziali delle relazioni giuridiche, gli accordi fra le parti per le speculazioni future, e contengono anche poche quietanze finali, atti conclusivi di quelle relazioni, in cui si legge solo che le parti dichiarano di aver ricevuto tutto quanto loro spetta e di non aver più nulla a pretendere, spesso senza specifica indicazione dei pagamenti fatti dall'una all'altra e delle cause di essi. Ma è quasi assoluta la mancanza di atti giudiziali, da cui potremmo aver notizia di contestazioni, di sinistri e risarcimenti, di sentenze delle curie giudiziali, e molta luce sul pratico svolgimento della vita marittima, anche in mancanza delle ragioni del decidere nell'un senso o nell'altro, anche se l'obbligo della precisa motivazione delle sentenze non comincia che molto più tardi.

Appunto per quel loro carattere le nostre carte non ci dànno nozione compiuta di tutto il diritto consuetudinario e presentano lacune e silenzi abbastanza singolari, sia perchè taluni punti non apparvero in quei secoli tanto degni di rilievo come si presentano ai nostri tempi,[14] sia per altre ragioni: p. es. vi si provvede alle relazioni pecuniarie tra le parti, se nel caso di buona riuscita delle speculazioni ma vi si tace spesso dei sinistri e dell'eventuale ripartizione di danni e risarcimenti. Per tali lacune non si può procedere se non per via d'ipotesi, nè si può in alcun modo risolvere il dubbio se i giudici nelle inevitabili contestazioni decidessero da sè secondo equità e secondo la loro personale esperienza mercantile, se ricorressero a periti o se fosse frequente la nomina di arbitri, di cui si ha solo qualche rara notizia.[15] Fu già accennato che è impossibile riconoscere, se furono applicate leggi romane

o testi del Nomos: una annotazione di un notaio in relazione a un capitolo degli statuti da lui trascritto nel suo cartulario[16] cita precisamente due leggi del Codice giustinianeo in materia di obbligazioni, ma esse sono affatto generali senza riferimento al diritto marittimo.

Questi atti notarili non sono rogati solo fra Genovesi e Liguri abitanti in Liguria, ma anche fra Liguri residenti altrove (Corsica, Toscana)[17] o nelle colonie (Pera, Caffa, Famagosta),[18] sia fra loro sia anche con stranieri, tanto da notai che vi si recavano forse volontariamente[19] quanto da quelli che vi andavano come scrivani con i magistrati ivi inviati dal Comune, che potevano prestar l'opera anche per i privati. Essi fanno assai di rado menzione e rinvio a consuetudini, che si intendono genovesi, una volta per il ritorno a Genova, altre volte per il carico e scarico delle merci: a Famagosta si ricorda la consuetudine siriana per un oscuro contratto di diritto marittimo e un'altra carta ne parla per gli accordi matrimoniali tra stranieri.[20]

Anche è impossibile riconoscere se possano aver avuto influenza le consuetudini di altre città marittime. Certo dato il carattere particolare del diritto di mare i Genovesi venivano a conoscere gli usi degli altri porti e gli stranieri gli usi dei porti liguri, pronti questi e quelli ad approfittare di pratiche utili o a subire quelle che fossero imposte. Ma giova pur sempre ricordare che, quando si incontrano in paesi diversi norme affini, non è lecito parlare con certezza di trasmissione e imitazione dall'uno all'altro, se non si ha la trascrizione letterale di frasi e periodi, non solo di poche parole, in testi positivi legislativi, perchè v'è sempre ragione di pensare che in condizioni locali analoghe si sia provveduto a bisogni analoghi con norme simili, anche se non uguali, sotto la guida e lo stimolo di una identica mentalità.[21]

## III - **Obbligazioni e contratti**

Le obbligazioni e i contratti di diritto marittimo non sono nè possono essere fondamentalmente diversi nelle linee generali ed essenziali degli atti giuridici corrispondenti nell'Italia settentrio-

nale e centrale e specialmente in Liguria nei secoli che consideriamo, salvi i patti speciali attinenti al loro contenuto specifico e alla natura del commercio di mare. Quindi si possono ripetere qui tutte le osservazioni da me fatte altrove su tale materia,[22] con quelle particolari aggiunte che fossero opportune; alcune delle quali derivano piuttosto dal numero maggiore delle carte edite e studiate, anzichè dall'ambiente marittimo. Gioverà pur ricordare quanto fu detto sopra che, se talora si cita una carta sola perchè non se ne conoscono altre, allo stato attuale delle ricerche, non è per amore di particolarità minuziose, ma perchè possono più tardi venire in luce altre carte con le stesse formule e clausole.

Noi troviamo sempre in questi atti la promessa di esecuzione dell'obbligo verso più persone in forma alternativa, talora verso più persone nominate, ma assai spesso verso un creditore o il suo misso o nuncio suo rappresentante, con esempi di procure generali o speciali da presentare al debitore per legittimare la persona e i suoi poteri. Un solo esempio di *misso hanc cartam danti*, evidentemente per poterla rendere al debitore, come prova di liberazione, probabilmente con la esclusione di ogni procura diversa; noi non sapremo certamente se il creditore possa ripetere il debito senza restituir la carta, dando invece una quietanza o una carta di evacuazione.

Frequente l'uso del giuramento a conferma della obbligazione: frequentissimo l'aggiunta di fideiussori o garanti, se il debitore principale non paga, spesso nella stessa carta, qualche volta in atto separato. Frequenti le rinuncie alle eccezioni romane e quindi anche al beneficio d'escussione. Ma qui si presenta il quesito irresolubile in pratica se tali rinuncie avessero un carattere preciso o fossero semplicemente formule tralaticie, tanto più che spesso sono indicate in forma abbreviata che verrà poi distesa se si roga l'atto completo in forma solenne.[23] Dato anche il carattere di annotazione dei soli elementi essenziali al contratto nel cartulario, si può anche dubitare se la mancanza di accenni alle rinuncie nel cartulario stesso significhi che esse verranno comprese nell'atto completo e che l'obbligazione di tutte le parti sarà piena e senza alcun beneficio.

Quando vi sono più coobbligati, la solidarietà fra essi è talora esplicitamente indicata, qualche volta anche con aggiunte dichiarative, talora esplicitamente esclusa. Nulla possiamo dire nel silenzio delle carte; anche le espresse rinuncie ai benefici romani o viceversa le omissioni di esse non possono esser considerate sufficienti a concludere in un senso o nell'altro, perchè si tratta sempre di formule notarili tralaticie che non si possono prendere alla lettera. Uguale è l'incertezza e forse maggiore, quando si tratta di persone non nominate ma comprese nella formula generale *et socii* aggiunta all'unico debitore indicato, perchè non è forse lecito dedurne la presunzione di solidarietà fra tutti.

Ugualmente è a dire per la *poena dupli* compresa assai di frequente in queste carte: anche se non si tratta d'una clausola tralaticia aggiunta dal notaio, non è sempre facile determinare quale sia la somma che va raddoppiata in caso d'inadempimento, e se l'inesecuzione si riferisca a tutta la convenzione nel suo contenuto principale o anche alle singole obbligazioni che essa comprende.

Fra le obbligazioni a termine non è infrequente che il debitore prometta di eseguire l'obbligo suo quando il creditore vorrà, rimettendo così in piena potestà di questo la richiesta. Probabilmente vi furono però due limiti a tale arbitrio, uno di fatto se il debitore fosse assente fino al suo ritorno per non obbligarlo a interrompere il viaggio e la speculazione, a meno che questo volesse per l'appunto il creditore, avendo perduto la fiducia nel suo obbligato, l'altro di equità per mettere questo in mora ma lasciargli anche una dilazione conveniente a procurarsi i mezzi liquidi per il pagamento e forse con facoltà di richiedere tale dilazione al giudice stesso.

Una formula equivalente a questa, al *quando volueris*, è l'obbligo di pagare *in tuo ordinamento*. L'applicazione ordinaria di questa si riferisce al termine per l'esecuzione: si potrebbe talvolta dubitare che questa podestà di ordinare data al creditore potesse estendersi anche all'ordinare che il pagamento fosse fatto a un'altra persona, ma penso che simile dubbio possa senz'altro escludersi. Per la nomina di un *missus* o *nuncius* la formula è troppo vaga di fronte all'uso preciso e chiaro così frequente della nominazione

esplicita di tale *missus* o *nuncius:* una vera delegazione o cessione regolare era sempre possibile anche senza tale licenza data dal debitore:[24] l'ipotesi che l'*ordinamentum* possa equivalere alla nostra clausola *all'ordine* non è accettabile, perchè si ha qualche esempio preciso di permesso di pagare *ei quem ordinaveris* e appunto a Genova l'uso della clausola all'ordine anche con la limitazione a una sola girata si diffuse molto più tardi, e con difficoltà rispetto ad altre città italiane. [25]

Quanto alle condizioni, ve n'ha due specialmente appartenenti al diritto marittimo, una di cui è esplicita, *sana eunte* o *redeunte* una nave determinata, un'altra è meno manifesta, espressa nella forma seguente: quando una persona nominata o una nave indicata arriverà in un luogo determinato. Apparentemente si tratta d'un termine incerto; in fatto si ha una condizione, perchè la persona può morire o fissare la sua residenza altrove, la nave può naufragare e perdersi. Di questo si dirà più minutamente nei capitoli successivi.

Quanto alla forma dell'atto fu già detto che i Genovesi ricorrevano spesso all'opera del notaio anche per accordi d'importanza pecuniaria molto limitata, perchè questi dovevano esser eseguiti a distanze anche notevoli di tempo e di luogo. Ma i notai almeno in questi secoli annotavano nei loro cartulari solo gli elementi delle convenzioni e tutti i patti stipulati fra le parti, riservando la formazione dell'atto solenne al momento in cui fosse richiesto e per lo più in caso di contestazioni fra le parti, mentre per gli atti relativi a beni immobili era necessario e conveniente provvedervi sempre e subito per formare quegli incartamenti (per usare una voce moderna) che giovavano a provare la serie dei proprietari o possessori in relazione alla prescrizione.

In qualche carta è imposto al notaio o accettato dalle parti l'obbligo di formare subito l'atto pubblico, per es. nel documento famagostano dove si legge l'ordine al notaio di fare lo strumento pubblico che faccia fede *sub quolibet magistratu*, come nelle lettere missive d'avviso per contratti di cambio di cui parlai altrove[26] (Des D 459): in qualche atto si aggiunge all'inizio la solenne formula cancelleresca *noverint universi praesentes et futuri hanc*

*cartam inspecturi* ecc.; in una carta si parla dell'atto redatto in doppio esemplare in una pergamena unica che si taglia in due parti che si consegnano a ciascuno dei contraenti, secondo quell'uso ch'era normale altrove per i contratti di noleggio, da cui deriva il nome di *charte-partie* e di cui non mancano esempi in Italia per altri documenti obbligatori in generale. Di tali redazioni successive in forma pubblica si fa talora menzione abbreviata in margine.

Anche fra i contratti marittimi si hanno alcuni atti simulati in cui si dichiara che una delle parti già eseguì tutto l'obbligo suo, e in un'aggiunta annotata nel cartulario nello stesso giorno si scrive che ciò non ostante essa deve ancora eseguirne una parte indicata.

## IV – **La nave e la proprietà di essa**

(Bo p. 82; Brajk p. 132; Fa p. 4; Giov. p. 35; Zeno p. 95; Di Tucci 13)

I documenti liguri parlano di varie specie di navi con nomi diversi, talune solo a vela, altre a vela e remi. In generale può dirsi che la voce *lignum* si applica a qualsiasi galleggiante, la voce *navis* solo a quelle d'una certa grandezza e importanza.[27] Quanto ai nomi, la voce *discrera* secondo il Giordano sarebbe d'origine genovese, perchè egli la trovò in carte palermitane relative a mercanti genovesi: io non l'incontrai mai in carte liguri.[28] Dal principio del sec. XII alla fine del XIII le dimensioni, la capacità, il valore delle navi andarono notevolmente aumentando, per l'estensione sempre crescente dei traffici sotto il duplice aspetto, il sostanziale per la qualità e quantità delle merci, il geografico per la distanza dalla madre patria.

Ogni nave ha un suo nome almeno dalla metà del sec. XII, sia il nome d'un santo o altra parola qualsiasi: talora però è designata nelle carte col solo nome del proprietario, talora anche senza questo, nel qual caso è probabile che si intende la nave propria del contraente che viaggia su di essa, se non vi è alcun'altra particolare designazione, p. es. la prima nave che partirà da un porto o in un tempo determinato.

Del carattere mobiliare o immobiliare della nave diremo più innanzi in relazione alla vendita e al pegno della nave e delle parti di essa.

Ogni nave ha il suo corredo, tutti gli attrezzi e arnesi necessari o utili al suo servizio, *sarcia*, *corredum*, *apparatus*. Gli atti di noleggio e di alienazione comprendono tutti questi accessori: nei contratti di costruzione e in alcuni contratti di noleggio più importanti di navi maggiori dalla metà del sec. XIII si indicano esplicitamente tutte le pertinenze e attrezzi di cui la nave, alla quale il contratto si riferisce, dev'esser munita, prima che ne facciano argomento di norma espressa gli statuti. [29] Tali elenchi servono certamente sia per verificare se la nave che si consegna è in pieno ordine e se la nave che si restituisce lo sarà pure a suo tempo, sia per tutti i computi e i risarcimenti in caso di sinistri. I giureconsulti romani discutono se la vendita della nave col suo *instrumentum* comprenda anche le scialuppe annesse: [30] il modo, in cui le carte liguri fanno menzione di esse, coi nomi di barche, gondole, palischermi, distinguendole dall'*apparatus* e *corredum*, permette di ritenere che si dovesse farne ricordo esplicito, perchè fossero comprese.

Le navi piccole potevano appartenere e spesso appartenevano a una sola persona: quando si fanno più grosse, l'unicità si fa più rara e si ha quasi sempre un condominio. I comproprietari si nominano *participes* e *socii;* la prima voce si usa soprattutto in relazione alla costruzione della nave e alla comunione, la seconda quando i condomini si uniscono attivamente nello sfruttamento della nave stessa. Nel periodo più antico prevale fra essi all'elemento puramente capitalistico l'elemento sociale sì per la divisione di lucri, pericoli e perdite, naturalmente connessi con l'uso della cosa comune, sì perchè appunto spesso parecchi condomini navigavano e prestavano materialmente anche l'opera loro (Es. *Participes*: Be p. 73 e contr. 1250: Des D 358 *participes et consortes*; Socii Ca 190 1700; Des. B 2; Fa p. 13; Br.; T 3 par. I). [31]

Taluno è propenso a ritenere [32] che al condominio delle navi abbia dato grande impulso lo scopo di dividere i rischi delle speculazioni. A mio giudizio questo non è psicologicamente

sempre accettabile: la spinta al condominio è data in via principale dalla scarsità di capitali propri, insufficienti alla costruzione e all'esercizio di navi un po' grosse, dallo spirito di associazione tanto diffuso in quei secoli: la ripartizione dei rischi è la conseguenza naturale della speciale forma d'impiego dei capitali.

La proprietà fra i condomini talora è divisa in parti aliquote numeriche, talora in *loca*, in qualche carta in carati. Le parti possono essere metà, terzi, quarti ecc. o anche più frazionate, p. es. quinti di quarti; i carati sono ventiquattro, il numero dei *loca* varia da sedici a settanta ed è in media di quaranta. (Fa p. 3-5 e doc. n. 2, 3; By p. 14, 17, 18; T par. I 26). La condizione giuridica delle varie parti è chiara, poichè *partes* e *loca* possono essere venduti, dati in commenda, in pegno ecc., come l'intera nave: non è altrettanto chiara la condizione che direi economica, come si determinavano le quote, sempre ideali, di condominio, e perchè in qualche caso si applichi un modo di divisione, in altri casi l'altro modo. Le *partes* probabilmente derivano dall'originaria divisione nella costruzione, tra le persone, che si uniscono per fornire i capitali necessari, e da divisioni successive per trapassi fra vivi o per morte; quanto ai *loca*, si possono fare solo delle ipotesi. Il By, che ne parla nelle note con brevi indicazioni, accetta l'opinione dell'Asburnher che il numero dei *loca* era uguale a quello dei marinai e determinato da questi. [33]

Le prove addotte da essi non mi sembrano sufficienti e dicono soltanto che i condomini nominati hanno due o tre *loca* ciascuno e provvedono alle spese di vitto per due o tre marinai: si cita uno statuto del sec. XIII del frammento Datta riprodotto negli Statuti di Pera, [34] ma in questo si parla solo di marinai *pertinenti* a una parte della nave, che sarebbero quelli di cui le spese gravano sui proprietari speciali di quella parte, e che seguono le sorti di essa in caso di vendita, e si aggiunge che i marinai mantenuti a spese comuni saranno divisi per sorteggio, quando sia venduta solo una parte della nave. In ogni caso penso si debba invertire la proposizione: non tanti *loca* quanti marinai, ma tanti marinai quanti *loca*. Il numero degli uni e degli altri è determinato dalla grandezza della nave e dal viaggio che essa intraprende: un modo

facile di calcolare il numero di marinai necessari può essere stato quello di arruolarne tanti quanti sono i *loca* (o anche più per ciascuno di questi), che rappresentano appunto la grandezza della nave e forse indicano una certa quantità di spazio, quasi fisso, sia pure ideale, come le nostre attuali tonnellate di stazza. L'ipotesi può trovare appoggio nello stesso nome di *locum*. Allora si può anche comprendere che qualche volta gli interessati paghino le spese del vitto di tanti marinai, quanti *loca* possiedono, modo facile di computo e di ripartizione; altre volte invece o anche contemporaneamente per alcuni marinai, le spese saranno fatte e divise in comune. E in relazione a queste spese comuni si può anche ricordare che nella familiarità di vita che si verifica in ogni tempo sulle piccole navi, padroni e marinai, compaesani e talora parenti, mangiano insieme a spese comuni. Così nel registro di mastro Salmone si parla d'un condomino che aveva due *loca et pascebat duos marinarios ad suam tabulam* (p. 314).

La frase, che si legge in una carta, di una persona la quale per un certo viaggio riceverà un salario uguale agli altri marinai e promette *servire unum locum*, conferma a parer mio l'ipotesi che i *loca* esistono e si determinano prima dei marinai (T par. I 30).

Negli statuti di Ragusa si legge una norma che presenta qualche affinità con tale ipotesi: si vieta per l'avvenire ai Ragusei di aver parte in condominio di navi con forestieri e si fa obbligo a quelli che ne hanno attualmente e che possono continuare, di tenere a bordo tanti marinai ragusei, quante *partes* (dodicesimi o ventiquattresimi) hanno nella nave. [35]

È notevole l'uso della parola *locum* dallo stesso secolo XII a Genova per indicare sia un modo di partecipazione frazionata alla proprietà delle navi, sia le quote di partecipazione ai prestiti pubblici. Però non vedrei alcuna relazione se non si voglia trovare l'analogia soltanto nel fatto che si tratta di masse, nave o ammontare di ciascun prestito, a cui i cittadini prendono parte per frazioni tra i due significati. I *loca* dei prestiti avevano un valore nominale contabile di lire cento, attorno a cui si aggira il prezzo reale di mercato: i *loca* delle navi hanno un valore di fatto che varia da otto a undici lire (T p. 45, 46).

A Portovenere pare si faccia menzione solo di parti e non di *loca* (Fal. p. 4, 5).[36] Secondo il Byrne (p. 12 e seg. 65) nel periodo più antico era in uso nelle piccole navi solo la divisione in parti aliquote; dalla metà del sec. XII alla metà del successivo il modo di computazione più diffuso è per *loca* nelle navi più grosse perchè permette un maggior frazionamento della proprietà e la partecipazione di piccoli capitalisti in gran numero; nell'ultima parte del XIII cresce l'importanza e il valore delle navi e si incontrano spesso i grandi capitalisti comproprietari di esse in piccolo numero. È solo da aggiungere la circostanza di fatto sfuggita al Byrne, che esempi contemporanei di parti aliquote e di *loca* si incontrano in ogni momento d'entrambi i secoli che qui si considerano.

Nelle carte che qui si studiano non ho trovato se non una volta la parola *karati*, come frazione di bisanti (Ser n. 1278), mentre in una carta posteriore del 1384 i *karati* sono nominati come parti, 24, in cui è divisa una nave (Tn. 26).

Non mancano esempi di condominio di navi tra Genovesi e stranieri, quantunque abbastanza rari (Es. Fe A 264, Br I 250), e non apparisce in quei secoli alcuna esclusione o limitazione per questi ultimi, come vennero imposte nei secoli successivi, salvo in un solo caso, di cui si parlerà a proposito della compravendita delle navi.

I condomini hanno piena libertà di disporre della loro quota fra loro o con estranei, senza richiedere il consenso degli altri nè offrir loro la prelazione, come è necessario secondo altre consuetudini medievali: questa è novella prova della limitata importanza del carattere personale nel condominio di navi. Non si fa mai cenno del requisito dell'unanimità nelle deliberazioni di diritti della minoranza, e si parla spesso di viaggi e scali decisi a maggioranza, poichè siamo nel periodo in cui quasi sempre i caricatori viaggiano con le loro merci (T par. I. 4, 5, 17, 18 Ser...). Si hanno documenti di procura da un condomino all'altro per noleggiare e anche per vendere il legno comune (Sa 294; Des D 2. 3; Fe CD II 328).[37] Un esempio di ripartizione di spese fra condomini in Vit p. 262 n. 42.

## V - Costruzione delle navi

(Bo p. 70; Braik p. 114; Br. p. 60; Fa p. 1; Zeno p. 122)

I cantieri di costruzione erano sparsi nelle due riviere: si fa cenno raramente di costruzione in Genova, forse perchè la città era tuttora chiusa in una cinta di mura assai ristretta e la spiaggia limitata bastava solo per il traffico e la sicurezza dei legni. Si nomina Sampierdarena, Varazze, Savona, Portovenere; lo stesso Comune di Genova, nell'obbligarsi a far costruire due navi per il re di Francia, fa menzione di Sampierdarena (Be n. 237). Le norme legislative sulla costruzione cominciano solo negli statuti dell'Ufficio di Gazaria in principio del sec. XIV. [38]

Le convenzioni per le navi che il Comune o i privati s'impegnano a far costruire e consegnare in pieno assetto al re Luigi IX per la Crociata, contengono precisa minuta determinazione di misure e forme e di tutto il corredo per trasporto d'uomini e cavalli (es. Be, p. 11 e segg.). Il Comune ottiene dai nunci del re la promessa che potrà liberamente estrarre ed esportare legname per alberi, antenne, timoni dalla foresta *de Anglis* senza pagar dazi o pedaggi: anche tre privati, che noleggiano una nave al re, ottengono uguale licenza per trasporto di alberi con uguale esenzione di tasse (Be n. 237, 238). La costruzione è sempre affidata a *magistri* e convenzioni uguali si hanno fra privati e maestri d'ascia per la costruzione di galleggianti, talora con precisa indicazione di misure, talora senza queste che devono intendersi rimesse alla perizia tecnica dei *magistri* secondo la specie del legno indicata dal suo nome. Non sempre si aggiunge quello che è sottinteso in ogni caso, che il legno dev'esser consegnato in pieno ordine *bene clavatum, bene calcatum et pegatum,* in una carta anche *imblancatum de supra copertam.* Il locatore d'opera fornisce i materiali minori, il committente fornisce il legname; talvolta questi presta anche i chiodi o promette consegnare alberi, antenne o timoni pronti per l'uso e ne affida il lavoro ad altri maestri (Fa p. 2, By p. 26, Fe CD I 78 II 804); talvolta invece il costruttore fornisce il legname, salvo i remi (T, par. I. 1). Il locatore d'opera assume

gli operai e paga la loro mercede. Il prezzo della costruzione è unico, o si paga a rate, o si anticipa per intero, come si pattuisce pure col re di Francia (es. Be p. 20 n. 23, 239, 256, 259; Fa p. 2 n. 1. T 36 par; I. 1). Non è chiaro se il frammento notarile del 1226 edito in Scr. II p. 289 si riferisce alla costruzione di un legno o a qualche altro lavoro, male adattandosi alla costruzione la promessa di *salvare illam et quicquid ex ea exierit*. Anche là il prezzo dell'opera si deve pagare in tre rate.

Si hanno esempi di società fra più persone per la costruzione di navi, con divisione di parti aliquote o di *loca* tra esse, compreso talora il costruttore fra i futuri condomini, ma senza alcun accenno alla gestione successiva: in altre carte si dà qualche *locum* al costruttore, se mancano i danari, o parte della nave a chi presta i danari a quello scopo (By p. 20 not. 4, 25 not. 1, 26; Fe CD I 297 II 811; T par. I 6). Altre volte si hanno pure associazioni fra *magistri* (Be n. 5, 6).

Vi sono contratti più semplici per la consegna di materiali in luoghi determinati. Merita esser rilevato un documento in cui due uomini di Garessio promettono consegnare in Albenga sette antenne d'abete di certa misura, e ne riceveranno il prezzo a rate, l'ultima alla consegna in Albenga; la conformità delle antenne alle condizioni pattuite e la bontà loro saranno verificate a Genova, dove esse saranno trasportate dal committente *a suo rischio*, ma, se esse verranno rifiutate, i fornitori pagheranno il doppio valore (Fe A 371).

Altri contratti si riferiscono a lavori speciali sui legni, impeciare, calafatare, inchiodare, *calcare* [39] (cioè turare fori e fessure con stoppa o pece in modo che la nave sia ben stagna). Non è chiaro se trattisi di legni nuovi o di riparazioni; chi assume il lavoro paga operai e magistri minori a giornata e riceve dal committente un compenso unico (Ca f. 74$^{v}$; Lanfranco I f. 20$^{v}$; Be n. 8, Ca f. 82$^{v}$ 152; Be p. 18 not., Fa n. 2, Fe A 166, 490; Fe CD I 603 II 312 not. 519, 694; T par. I. 7, 8, 9).

Si conducono talora a bordo gli operai tecnici durante il viaggio, com'è naturale per eventuali riparazioni che si rendessero necessarie durante la navigazione, e per averli pronti nei porti di scalo.

In Des D 192 si ha notizia di un calafato fuggito da bordo in un porto intermedio; in Scr. n. 578 due *calcatores* di professione (cui forse equivalgono i *caravellatores* dei nn. 78-81) promettono non solo eseguire tutti i lavori necessari sulla nave, sulle barche e palischermi per la partenza, ma anche seguire il legno nell'andata e nel ritorno senza aumento di mercede, con facoltà di lavorare per altri nel porto di destinazione, dividendo il guadagno coi proprietari della nave, e forse con facoltà di portar seco merci da trafficare, poichè si concedono loro cinque *plancate* sulla nave stessa. Si hanno più esempi di maestri d'ascia genovesi chiamati a lavorare in altri porti, p. es. Ancona, conducendo con sè anche gli operai (Fe CD I 246, II n. 270).

Negli statuti di Savona i crediti dei maestri d'ascia e calafati si prescrivono in termine più breve (metà) di quello fissato per gli altri locatori d'opera senza distinzione fra questi (manuali o intellettuali). [40]

## Armamento delle navi

Non si può in questi documenti parlare di armatore, come persona distinta dalle altre: chi dà a nolo una nave sia o no proprietario, la consegna provvista di tutto il necessario per la navigazione; chi compera qualche oggetto necessario può essere un proprietario, un noleggiatore o altri, senza distinzione. [41]

La parola *armare* ha due significati: preparare la nave per un viaggio mercantile o per una spedizione guerresca in corsa.

Nel primo significato si distingue *parare* e talora anche *furnire*, che si riferisce agli attrezzi, al corredo, alle provviste alimentari: si doveva provvedere sia per la navigazione ordinaria, sia per un eventuale ricambio di attrezzi, e anche ad una certa quantità di armi per i marinai, da poter esser usate da questi per difesa in caso di aggressione. [42] *Armare* si applica invece precisamente all'arruolamento dell'equipaggio; in una carta taluno si impegna ad armare una nave per il trasporto dell'altro contraente con la famiglia col numero indicato di marinai e con due balestrieri per la difesa (Be p. 26 not. T par. I 26).

Più frequente è l'altro senso di metter in ordine la nave con uomini armati e molte armi, oltre ai marinai, per la guerra di corsa marittima. Usanza questa largamente diffusa nei nostri Stati, repubblicani o monarchici: Genova, Pisa, Venezia, regno di Napoli, per aumentare l'efficienza e la potenza delle flotte dello Stato e recare notevole nocumento al traffico dei nemici predandone le navi mercantili. [43] A Genova non poteva armarsi nave per la corsa nè costruirla o esercitare la corsa senza speciale licenza dei consoli, e questo giuravano sino dalla metà del sec. XII gli uomini della Compagna: chi mancava, non poteva aver protezione dal Comune stesso, nè aveva diritto di rappresaglia. [44] Dovevasi dare inoltre garanzia fideiussoria che non si offenderebbe alcuna persona amica del Comune, e un obbligo simile viene imposto in tutte le convenzioni di sottomissione fra Genova e le città minori alla fine del XII e in principio del XIII sec. [45] (Br I n. 89, 301; By p. 62, 63). Qualche documento parla di *armare compagniam* in relazione con spedizioni in corsa, ma l'espressione è oscura (Ca f. 118 e 273$^v$). Interessanti sono due carte del 1137, nella prima delle quali tre persone si impegnano reciprocamente ad armare una nave *ut sit bene armata pro movere*, due insieme per tre quarti, e il terzo per un quarto, e se un altro cittadino vuole armare nella galea e ne comperi una parte, sia ammesso (se non compera, il documento è oscuro), nella seconda carta quei tre accettano due altri che armeranno tre compagne nella stessa galea, promettono non accettarne altri senza licenza dei nuovi soci, far giurare l'equipaggio che obbediranno ugualmente a tutti, e ripartire tutti i guadagni in certa misura (T par. I 34, 35).

La corsa era pur essa una forma di speculazione e d'investimento di capitali, cosicchè vi sono contratti di associazione fra proprietari di navi e capitani, o fra altri capitalisti, locazioni di navi, e prestiti per armare le navi, col patto di dividere i lucri eventuali in proporzione determinata o variabile, applicandosi naturalmente le regole ordinarie in caso di sinistri e perdite (Ca f. 63$^v$; Ca f. 273; Fe CD I 847, 957). La nave armata per la corsa poteva anche ricever merci nei modi consueti per farne oggetto di speculazione commerciale pacifica (Ca p. 273$^v$ Ko 276)

e d'altra parte le navi mercantili si trasformavano assai facilmente in modo da esercitare la corsa. [46]

Navi e merci predate si vendevano e se ne ripartiva il ricavato fra i soci e i marinai (es. Fe CD I 226, 470, 879; Vit p. 205, 206 n. 64, 71); le persone si consegnavano al Comune, onde era esclusa ogni trattativa privata per il riscatto. [47] Si ha un contratto di vendita di una nave napoletana catturata da liguri a un barcellonese, vendita privata senza intervento di pubblico ufficiale (Go 321; Fa n. 19), come si hanno esempi di restituzione di merci predate sia perchè appartenevano a persone che non dovevano esser danneggiate sia per evitare possibili rappresaglie (Des D 232, 314). In Fe CD I 876 vi sono compratori che pagheranno il prezzo della nave sui futuri guadagni che faranno nella corsa e ve n'ha uno che vende la sua quota di proprietà e la quota dei lucri futuri della corsa per un prezzo da ricevere subito, in contanti.

## Compravendita di navi

I contratti di compravendita di navi, molto numerosi, possono essere stipulati per tutta la nave, per una parte aliquota, per uno o più *loca*. Essi comprendono, quasi sempre esplicitamente insieme col corpo del galleggiante, tutti gli attrezzi e arnesi, la *sarcia*, l'*apparatus* e il *corredum* e, se la vendita è parziale, la parte corrispondente di tutte queste pertinenze, qualche volta insieme con esse anche i *iura marinariorum* (Des II 284, 285), cioè le ragioni verso i marinai o più probabilmente i debiti dei condomini verso questi, forse in relazione al vitto e a quanto fu detto sopra. Se la vendita si riferisce a qualche *locum*, quota astratta di condominio, non si parla di regola delle pertinenze; in una carta si descrivono minutamente anche queste nella vendita di due *loca* (Ser. II, p. 272, By n. 16). Naturalmente la vendita si faceva per iscritto davanti al notaio, come tutti i contratti genovesi. La formula notarile della compravendita di navi è quella usata per gli immobili in modo indipendente dalla grandezza e importanza della cosa venduta. Questo non tanto perchè i legni si considerino espressamente o tacitamente beni immobili (di che

non abbiamo tracce esplicite e dirette nei documenti liguri) quanto perchè i notai hanno nei loro formulari quel solo modello e lo usano anche per altre cose mobili, quando per la responsabilità continuata del venditore è necessario l'atto scritto, p. es. per animali e schiavi in relazione alla garanzia per vizi. Tale conclusione mi sembra confermata dal fatto che non vi è mai negli atti un accenno alla particolare natura della cosa venduta, e che si ha qualche esempio della stessa formula pure in una locazione senza accenno all'uso particolarmente aleatorio della cosa locata (Sa 3). Il Di Tucci pensa che una prova della natura immobiliare riconosciuta alle navi nella costruzione giuridica privata dei Genovesi si trovi nel fatto che i trapassi di proprietà delle navi erano soggetti alla tassa di *ripaminuta*, come i trapassi degli immobili. Però egli stesso nota che nella tariffa dei diritti viscontili era già compresa una tassa sulle navi, la quale passò con gli altri diritti dei Visconti al Comune nel sec. XIII, e la formula della tariffa comunale da lui citata li riunisce tutti, così che si può dubitare che la riunione delle navi con gli immobili derivi piuttosto dalla comune origine viscontile, anzichè da una identificazione volontaria della natura delle cose (T p. 40).

Noi leggiamo quindi nelle carte che il venditore conferisce libera facoltà di disporre, trasferisce con lo stesso atto il possesso o dichiara di ritenerlo a nome dell'acquirente, finchè questi vi si immetta materialmente (consueto costituto possessorio per la tradizione), promette non frapporre alcun ostacolo e difendere il compratore da ogni molestia altrui, si dichiara pronto a *desbrigare* o *auctorizare eum*, cioè liberarlo da ogni briga e assisterlo o sostituirlo in ogni giudizio di evizione, come *auctor* e cedente, gli presta garanzia per lesione oltre la metà, cede ogni sua ragione e diritto compresi talora i *iura marinariorum*. Tutti questi obblighi il venditore assume espressamente secondo il solito per sè ed eredi verso il compratore, i suoi eredi, e aventi causa, e verso ogni persona *cui dederis* o *quem habere statueris*. Non è però frequente l'indicazione di un precedente venditore, che sarebbe l'*auctor* corresponsabile in caso d'evizione (Es. Fe CD I 184, 566; Vit. p. 301, n. 139).

In un contratto relativo a una nave predata i venditori si obbligano a trasmettere e non impedire il possesso e il godimento, ma vogliono rispondere solo del fatto proprio ed escludono esplicitamente ogni responsabilità di difesa o risarcimento per pretese altrui, *ita quod de aliis tibi non teneamur ad dampnum vel interesse* (Fa n. 19). In qualche atto, o certamente (I n. 301) o probabilmente (Br I n. 89) relativo a navi destinate alla corsa, l'acquirente si obbliga a non rivendere la nave ad estranei o a nemici del Comune e non offendere *aliquam personam*, si sottintende amica del Comune stesso.

La vendita di *loca*, mentre la nave è in viaggio, comprende la parte proporzionale che spetterà a quelli sui noli e sugli utili eventuali (By n. 15, p. 26). La vendita della nave durante il viaggio o nel porto di destinazione o in un porto intermedio, per acquistarne un'altra per il viaggio di ritorno, produce trasferimento di obblighi dalla prima alla seconda (Scr 495, 578; Ca f. 36).

Non è mai indicato e non apparisce necessario il consenso dei condomini per la vendita parziale della quota di uno di essi [48] (v. pure Fa p. 5; Fe CD I 237); vi è un esempio di autorizzazione data da essi al maggiore interessato per vendere tutta la nave con carico (Sa 294).

Nei contratti di vendita di navi tra privati non si fa mai cenno di una preventiva autorizzazione data dal Comune, anche se il compratore è straniero, come ne fu introdotto più tardi l'obbligo negli statuti; quella è invece richiesta e accennata per le vendite al re di Francia (es. in Be *passim*). Invece nelle vendite di navi fatte nelle colonie da Veneziani a Genovesi assiste e consente il bailo dei primi (Des D 134, 135). Vi è un solo documento contrario nel racconto di un annalista, pubblicato di recente per intero, da cui però non si può trarre una conclusione generale: nel 1285 Marin Sanuto chiese licenza di acquistare una nave a Genova e condurla fuori del porto e ne ottenne la concessione, anche senza giuramento e fideiussione di non servirsene per commerciare coi nemici del Comune di Genova, sebbene fosse vietato dagli statuti che esigevano appunto tale cauzione giuratoria e fideiussoria. Ho detto che da questo esempio unico non si può

trarre una conclusione generale, perchè si tratta di un veneziano, d'un cittadino di uno Stato, con cui il Comune era in quel momento in buone relazioni d'amicizia. [49]

Non mancano altri esempi di contratti simulati e di atti di compravendita, cui segue nello stesso giorno la dichiarazione che l'atto è simulato e nullo; [50] una volta si dà ragione della finzione, per sottrarre la nave in apparenza francese, in realtà rimasta genovese, alle aggressioni de' nemici del Comune (Be n. 11 e 12, 27 e 28; Des D n. 144 e 145, 421 e 422). Probabilmente anche nel cartulario di Portovenere, si ha una vendita fittizia, per poter caricare ed esportare liberamente il sale senza contravvenire a speciali divieti locali di quella merce preziosa e senza incorrere in pericolo di confische: otto giorni dopo la vendita la nave è dichiarata ancora proprietà dello stesso venditore (Fa n. 9 e p. 10).

Non sono rari gli esempi di vendite all'asta, per *licitatio* o *in publica calega*, fatte dal *placerius* del Comune, esecutore e ufficiale giudiziario nella colonia, per ordine di magistrati, secondo le formalità stabilite dagli statuti genovesi. Le vendite si fanno per pagare i creditori, su domanda di questi, e la delibera si fa *de mandato consulis* al maggior offerente; possono anche esser limitate a una parte aliquota della nave e ai creditori del condomino proprietario; in Fe CD II 100 not. la vendita al pubblico incanto apparisce volontaria e fors'anche in Des C 18, Vit p. 21, n. 38. L'atto di vendita è regolarmente stipulato dai proprietari coi compratori, rogato dal notaio con tutte le clausole consuete di garanzia, con la quietanza del pagamento ricevuto dai proprietari, senza accenno a soddisfazione di creditori (Des C 5, 15, 18), dove anzi il compratore all'asta rivende metà della nave (n. 5) prima che sia iscritto nel cartulario del notaio l'atto stesso della vendita all'asta (n. 18): Des D 127, 260, 472; Br I n. 181, seg. n. 221; Fe CD I, p. 225 not. II 102). È manifesto che la carta notarile si fa a scopo formale per costituire il documento probatorio, da unire, diremmo con espressione moderna, al fascicolo degli atti di trasmissione della proprietà. Invece in Des D 127 il bailo della colonia veneziana in Cipro, dopo aver ordinato e vigilato l'asta e la delibera, consegna la nave al deliberatario, gli cede le

azioni e ne assume egli stesso la *defensio*, insieme col procuratore del proprietario espropriato.

La *deliberatio* non era sempre aggiudicazione definitiva; un creditore, che si fece deliberare una *barcha* dagli stimatori del Comune, dichiara un anno dopo d'aver ricevuto dai soci *in dicta barcha* parte del suo credito, senza parlare di restituzione della piccola nave ai soci o condomini, apparisce piuttosto in questo caso godere un sequestro che un'aggiudicazione in dominio (Ro 551).

Nessun accenno a privilegi o diritti reali prevalenti ad altri crediti nella ripartizione del prezzo.

## VI - **Ufficiali ed equipaggio**

(Bo p. 155; Br p. 61; Braik. p. 61; Fa p. 5; Giov. p. 52; Zeno p. 106; Di Tucci 49)

È noto che nel periodo più antico e nei legni minori il proprietario è spesso anche comandante e dirigente tecnico della navigazione, i condomini e i proprietari delle merci caricate viaggiano spesso anch'essi e prestano pure l'opera personale a bordo. Non è improbabile che la voce *comitus*, con cui si designa più tardi uno degli ufficiali e in Liguria e altrove, sia da ricondurre a *comes*, considerati e trattati come compagni tutti coloro che navigavano insieme senza differenze di grado.

I nomi delle persone non sono sempre usati nello stesso significato. [51] *Dominus* è talvolta il proprietario della nave, come a Roma; [52] in altre carte il dirigente la navigazione si chiama *patronus*, *dominus* o *magister*, sia o non sia il proprietario, e *nauclerius* ha talora lo stesso significato, assai più spesso è l'ufficiale in seconda, a cui spetta soprattutto vigilare sull'equipaggio e curarne la disciplina. Questi scambi di parole derivano appunto dal fatto che in questi secoli il proprietario o un condomino naviga spesso e dirige il viaggio. [53] Così v'è una carta in cui nauclerio e marinai devono obbedire al compratore di metà della nave *tamquam dominus et patronus ipsius galioni pro medietate*, mentre in altre taluno promette l'opera sua *ut dominus nauta et maior pro guidare et gubernare navem* o semplicemente *pro magistro et nauclerio*

(Des B 70; By n. 44, Ca 78[v]). Una carta parla di *navarchi*, che equivalgono a *nauclerii*, poichè il noleggiante si obbliga a fornire la nave con quattro di essi e centoventi marinai (Br I 86); qualche raro esempio di *comiti* superiori al *nauclerius* (Fa n. 56, Be n. 23, Vit. p. 225 n. 117, Doneaud n. V). [54] La voce *capitaneus* si usa per le grandi galee noleggiate al re Luigi IX e anche per un piccolo gruppo di navi viaggianti di conserva (Be *passim*; Fa p. 18).

Dello *scriba* si ha menzione abbastanza frequente nella seconda metà del sec. XIII, ma esso risale senza dubbio a un periodo più antico [55] (per il sec. XII cfr. Ca Lanf. p. 31), anche se nel secolo precedente forse l'ampiezza limitata delle navi e dei viaggi, pur richiedendo qualche registrazione e contabilità, non rendevano ancora necessario incaricarne una persona determinata. I marinai sono designati per lo più con questa voce *marinarii*; [56] la parola *nauta* è rara e d'uso incerto. Una carta fa parola di *marinarii parvi et magni* (Be p. 27 not.) A bordo, come fu già detto, vi sono spesso, se non sempre, calafati tecnicamente addestrati o almeno marinai che possano far le piccole riparazioni che si rendessero necessarie.

Veri e propri contratti di arruolamento sono molto rari nei nostri registri notarili; [57] tale scarsità è facilmente spiegabile, perchè ufficiali e marinai ricorrevano di rado ai notai e si accontentavano di qualsiasi annotazione nel registro della nave, anche prima che vi fosse a bordo la persona espressamente incaricata della tenuta di esso [58] (es. Ca f. 9, 10, 78[v]; Br I 280; Fe 426). Negli statuti è appunto stabilito che i patti scritti in quello si devono osservare inviolabilmente, come se fossero per instrumento, e il capitolo in prima persona è molto antico e appartiene senza dubbio ai primi decenni del sec. XIII, [59] così gli otto di Gazaria sono competenti per le controversie fra patroni e marinai, vi sia o non vi sia scrittura. Il Gogioso nel suo bel lavoro non conosce altre fonti se non gli statuti e un solo contratto notarile del 1351, e così pure il Roberti. [60]

L'arruolamento stesso e il marinaio e anche il salario sono designati spesso col termine *conductus*, poichè si tratta d'un vero

contratto di locazione e conduzione d'opera e anche nelle fonti romane il contratto col capitano o coi marinai è considerato come una *locatio conductio rei* o *operis* secondo i casi (es. Be n. 263; Br I 280 [*nomine conductus servicii et persone mee*] e reg. 212; Ro 513; By p. 18 not. e n. 2; T par. I 23).[61]

L'equipaggio era naturalmente scelto da chi doveva tenere la direzione tecnica del viaggio, l'arruolamento era stipulato col padrone o coi proprietari della nave che dovevano provvedere ai salari; manca ogni limitazione alla nazionalità dei marinai, salvo in una carta. Nei contratti di noleggio quelle cure spettavano di regola al noleggiante che era obbligato fornire la nave pronta per la partenza, ma qualche volta il noleggiatore se ne riservava il diritto per il nostromo. Nelle convenzioni col re di Francia il proprietario o noleggiatore della nave ne conservava il comando, e talora pattuiva espressamente la facoltà di affidarlo ad altri in sua vece (Be n. 274, 277 e seg.).

Gli arruolamenti si sogliono confermare con giuramento e sempre garantire con fideiussori, come tutti i contratti medievali, di Liguria o d'altre regioni, e il fideiussore risponde, se l'arruolato non adempie all'obbligo suo (Br I reg. 212; Fe CD par. II 260, 656, 742).

Gli arruolamenti si fanno a viaggio, o solo per l'andata, o per andata e ritorno, per lo più insieme, anche per un tempo determinato:[62] questo è talvolta il tempo minimo e il contratto dura per tutto il viaggio anche oltre il termine, talvolta è il massimo e la persona è libera alla fine di esso in qualsiasi momento e in qualsiasi luogo. La voce tecnica ligure per il marinaio che finì il suo contratto ed è prosciolto dall'impegno è *scapulus*, e *scapulare* vale congedare.[63]

Il salario è per lo più determinato in una somma fissa, per il tempo del servizio, non ragguagliato a unità di tempo, a mese o anno, e si paga per lo più in due volte, parte all'arruolamento, parte in un porto designato intermedio o al porto di destinazione. Le anticipazioni, che sogliono farsi assai di frequente, si chiamano *mutui*, perchè si debbono restituire se il contratto non viene interamente eseguito per colpa dell'arruolato, e in caso di fuga del ma-

rinaio da bordo (Fe CD part. I 876, II 140 not. 260, 774, 809), [64] se non hanno sempre carattere di arra, sia per il nome, sia perchè non sempre si restituiscono in doppio, secondo la nota antica usanza. Curiosa una carta di Bonifacio in cui taluno di Zara ricevendo *mutuo gratis* venti tarì da un veneziano padrone di nave, s'impegna ad andare con lui sul suo legno per il solo vitto, *sine conductu*, finchè avrà pagato (Vit p. 290 n. 100). In qualche carta si pattuisce un aumento di salario per il nocchiero, se si caricheranno pellegrini, che rappresenterebbero per lui un notevole aggravio di cure per il mantenimento dell'ordine (Ca f. 78v). Nelle carte di Portovenere i marinai sono spesso arruolati a parte sul nolo o sul profitto e nelle spedizioni in corsa marittima essi hanno diritto a una parte dei lucri (Fa p. 7 e n. 16); nelle altre carte liguri non trovai menzione di quel noto contratto di colonna che comprende e associa nella divisione dei guadagni i proprietari, i caricatori, il comandante, i marinai [65] (v. alla pag. 120). È evidente che questo sarà avvenuto di fatto nei casi in cui sulle piccole navi condomini e caricatori prestavano anche l'opera loro per la navigazione, ma il nome di *colonna* non si applica a questi casi in Liguria, dove ha un altro significato.

Del vitto dei marinai non si fa mai parola, perchè era a carico della nave nella misura prima consuetudinaria e poi statutaria [66] di trenta once di biscotto al giorno: molto di più era concordato talvolta e messo a carico di principi, specialmente per arruolamenti militari. [67] Va ricordata la singolare norma positiva che si legge anche a Savona, certo sancita ad evitare abusi e soprusi che, se durante il viaggio si dovesse ridurre la razione giornaliera per insufficienza delle provviste, essa doveva esser compensata e integrata alla fine di quello. Qualche volta si carica a bordo dell'olio, del miele, del vino, che forse erano destinati alle persone trasportate, forse anche ad essere aggiunti al biscotto (Ca f. 170v). In una carta d'arruolamento per andare in Sardegna e poi oltremare (an. 1190), chi arruola fissa la mercede e promette dare in Sardegna ai due marinai *tantum de conductu*, perchè acquistino certe quantità di frumento e orzo da portare oltremare per il loro vitto. [68]

Le spese del vitto saranno state dedotte cumulativamente dal

ricavato dell'impresa: talora i condomini della nave provvedono separatamente alle spese per i marinai, uno per ciascuno dei *loca* posseduti, come abbiamo già detto.

Vi è qualche accenno di fatto alla facoltà concessa all'equipaggio, come piccolo beneficio in aumento di salario, di portare a bordo quantità non grande di merci senza pagar nolo, per trafficare per conto proprio, col nome di *portate* o anche *canterate*; l'uso è probabilmente derivato dal tempo più antico, in cui i condomini, che seguivano a bordo le loro merci, prestavano anche opera di marinai. Non so se si possa affermare che l'uso ne fu comune e diffuso in Liguria sino dal sec. XIII; se ne fa parola solo in due carte edite dal Bratianu e negli statuti di Savona solo per il *patronus* (Br I 153, 306). [69]

Secondo i brevi del sacramento gli uomini della Compagna sono obbligati a consegnare al ritorno da qualsiasi viaggio (oltre ai diritti del porto e a quelli spettanti all'arcivescovo) *nummos vel pignus* in mano del *custodiens portum*, o dei loro *nautae* che devono rimetterli al medesimo fino alla ripartizione, *nummos vel pignus*, cioè probabilmente i denari dovuti ai partecipi del viaggio, forse a titolo di salario o di parte sul profitto, o un pegno corrispondente al debito; la consegna (e anche la ripartizione) doveva farsi *secundum usum et consuetudinem itineris*, cioè in misura diversa fissata dall'uso secondo la qualità del viaggio. Secondo l'Heyck i *nautae* sarebbero i proprietari della nave; penso piuttosto che si intendano in generale i partecipi della spedizione, perchè a metà del sec. XII vi erano ancora parecchie navi piccole, in cui i condomini erano insieme caricatori di merci e marinai. Negli statuti posteriori non vi è menzione d'un tale obbligo: l'azione giudiziaria e le norme processuali tenevano il posto della promessa giurata convenzionale. [70]

Nessuna precisa dichiarazione sugli obblighi degli arruolati, i quali promettono fare in buona fede tutto ciò che sarà necessario per la nave secondo la qualità loro, tutti i *servitia navis*: custodire le cose della nave, dei proprietari, dei mercanti, non defraudare (cioè non recar danno volontariamente) oltre una piccola somma, non più di 20 soldi o una lira. Il *magister* promette di

*magistrare* facendo il dover suo, i marinai di caricare le merci a bordo e di *ormezare* la nave quando arriva in porto, nè possono scendere a terra prima che essa sia ormezata: così i calafati sono obbligati a mantenere la nave in pieno ordine secondo il loro mestiere (cfr. p. 33). L'equipaggio ha pur l'obbligo di obbedire al comandante, sia proprietario o persona estranea (cfr. p. 43) (es. Ca f. 9, 10, 78ᵛ; Br I 280; T 32). Nulla possiamo trovare in questi documenti sulla responsabilità dei proprietari per obbligazioni assunte dal capitano, perchè essa è materia affatto estranea alla natura delle nostre carte.

In queste carte si hanno più esempi di persone che s'impegnano per danaro a prestar servizio in cambio di altri sulle galee del Comune nelle spedizioni militari; ignoriamo se i cittadini, che si facevano sostituire, fossero chiamati a servire sulle navi per legge o per contratto (Fe CD I 106, 138, 251, 737, 887; II 143 e segg.; Go 403). [71]

Gli obblighi dello *scriba* o scrivano di bordo si fissano anch'essi a poco a poco per consuetudine; la tenuta di un cartulario cominciò senza dubbio prima che vi fosse a bordo persona specialmente incaricata di provvedervi, e la opportunità di incaricarnela si manifestò man mano che si ingrandivano le navi e cresceva l'estensione e l'importanza dei viaggi. Naturalmente doveva registrarsi ogni accordo e notizia relativa alla nave, all'equipaggio, ai viaggi, al carico e scarico delle merci, ai pagamenti fatti o ricevuti. Anche gli statuti del sec. XIV non fanno parola in modo preciso degli uffici e doveri dello scrivano (es. Br I reg. 191. 201; Des B 8, 31, 70; D 42, 98, 99, 192; Vit p. 204 n. 50, 51, p. 345 n. 40).

Mi pare notevole una carta del 1260 in cui i comiti (comandanti o compagni, condomini?) d'una galea attestano innanzi al castellano di Portovenere che un tale è scriba di tutte le entrate, spese e cose spettanti alla nave e che meritano piena fede le scritture del suo cartulario inviato a Genova per qualche contestazione; non era ancora costituito in modo inoppugnabile il carattere quasi notarile dello scrivano, perchè tale attestazione sarebbe stata inutile (Fa n. 6) e tale consegna dei registri a ufficiali pubblici all'arrivo diverrà più tardi un obbligo legale.

Notevole è pure una protesta fatta da caricatori in corso del viaggio per una deviazione di esso, che vien dichiarata innanzi a un notaio presente a bordo: probabilmente gli interessati preferirono valersi di quest'ultimo anzichè dello scrivano di bordo per protestare contro il comandante (Br II n. 14). Però non mancano, come diremo, esempi di dichiarazioni di caricamento di merci redatte da notai anzichè dagli scrivani, a conferma del carattere affatto privato di questi ultimi.

Il potere disciplinare del comandante naturalmente fu esercitato di fatto in ogni tempo; gli statuti del sec. XII provvedono contro i marinai violenti e rissosi, ad evitare abusi d'autorità e di forza da parte del patrono. [72] In un caso speciale si provvede legislativamente sino dal 1154 con una deliberazione probabilmente dei consoli, dichiarandosi che il *dominus* può impadronirsi della persona e dei beni di chi si sottrae con la fuga agli obblighi assunti sulla nave, senza che possano i consoli opporvisi. La norma generale venne più tardi modificata; negli statuti di Pera in un capitolo in prima persona e quindi antico è ammesso il diritto di prender la persona, ma il *dominus* dovrà consegnare il fuggiasco all'autorità pubblica; esso sarà frustato per la città, se non si accorderà col padrone, e riconsegnato poi direttamente al *dominus*, se non pagherà il doppio di quanto gli deve, potrà esser detenuto da lui fino alla piena soddisfazione. [73] Noi vediamo in questa successione di norme positive limitato da una parte il diritto e l'arbitrio del *dominus* sulla persona e sulle cose del marinaio, ma d'altra parte punita la fuga con pena grave e infamante per la gravità della colpa, che può avere rilevanti conseguenze dannose, specialmente se compiuta in tempo molto prossimo alla partenza, e se relativa a una nave con equipaggio limitato.

Nulla possiamo dire della condizione degli armati che le navi maggiori devono avere a bordo secondo i contratti di noleggio. Sono essi trattati come i marinai, essendo l'opera loro limitata alla eventuale difesa? E, quando si hanno armi a bordo ma non si parla di armati, il servizio dei marinai importerà di diritto, come avverrà di fatto, l'impiego delle armi per la difesa? [74]

Assai scarsi anche gli accenni alle cause di inesecuzione, sospen-

sione o interruzione del viaggio e agli effetti di esse sul salario anticipato e su quello convenuto e non ancora pagato. Se l'arruolato non si presenta a bordo per cominciare il suo servizio o si allontana da esso nei porti di scalo, dovrà restituire quanto ricevette, spesso in doppio secondo il patto consueto e la formula romana e notarile tralatizia, e i fideiussori erano garanti. Vi accenna qualche contratto e lo statuto del 1154 sopraccitato (Fe 426; Br I n. 28, 280 reg. 212; Des D 192, 266). Frequenti le procure per ricuperare il danaro dovuto da marinai fuggiti (Fe CD 876 II 140, 656, 712). [75] Sul licenziamento dei marinai, sul luogo di esso, sul vitto loro dovuto provvedono solo gli statuti genovesi e savonesi del sec. XIV, [76] come sul pagamento del salario in caso di naufragio o morte del marinaio durante il viaggio, secondo il momento della morte. Il marinaio non può accordarsi con un altro patrono, anche se non ricevette alcun'anticipazione dal primo (Pera, c. 243). Probabilmente era già stabilita dall'uso la norma che diviene più tardi statutaria, quella che riconosce al marinaio il diritto al congedo se la nave è condotta *in devetum*, cioè in paesi coi quali sia vietato dal Comune ogni traffico. In una carta è data al marinaio la stessa facoltà se la nave andata oltremare non ritorna in patria nella estate seguente. [77]

Giova pur rilevare la singolare disposizione degli statuti di Pera (cap. 208) in caso di vendita della nave, uno dei pochi articoli evidentemente introdotti per metter fine a gravi contestazioni. Se il proprietario della nave la vende durante il viaggio o l'arruolamento e ne compera un'altra, i marinai devono continuare a prestare l'opera loro su questa secondo i patti fino al termine o alla fine da essi convenuta: se vi sono più condomini e solo alcuni vendono la loro quota (senza distinzione se la nave sia venduta a concittadini o stranieri) fatta la divisione per *loca*, quei marinai che spettano (*qui tangunt*, sempre ripartiti per *loca*), ai condomini rimasti, continuano a prestar servizio su quella nave, quelli che spettano ai condomini usciti passano con essi sulla nave che essi avessero acquistata; rimangono pur essi nella prima, se gli usciti non conservarono alcuna nave.

Non sarà inutile ripetere un'osservazione già fatta altrove.

Manca negli statuti liguri ogni accenno a corporazione della gente di mare; i marinai non avevano un'arte nè propri statuti, e solo i calafati e maestri d'ascia erano riuniti in un'arte propria. [78] La forma associativa non si applica nel medio evo ai marinai e sorgerà solo molto più tardi quando con l'aumento delle grandi navi il loro numero crescerà in modo non comparabile coi tempi precedenti. Essi sono lavoratori e nelle arti medievali erano organizzati solo i datori di lavoro, per quanto piccoli, e impedivano ai prestatori d'opera la riunione in associazioni, troppo pericolose; [79] i marinai sono lavoratori di natura speciale che si allontanano dalla città e si spargono per il mondo, che non hanno un luogo fisso per il lavoro e possono liberamente passare da una nave all'altra, da un viaggio all'altro, appena adempiuti gli obblighi assunti in un determinato contratto, che devono esser soggetti di giorno e di notte a una speciale e severa disciplina esercitata da chi dirige la navigazione.

Anche il loro lavoro ha un carattere speciale, perchè non tende a produrre merci, ma trasporto di persone e cose e lavoro continuato. [80] D'altra parte le norme particolari introdotte nei comuni in cui gli interessi marittimi rappresentavano gran parte degli interessi cittadini, e applicate e vigilate da magistrati speciali, provvedono a tutelare anche le relazioni fra capitani e marinai, con maggiore cura per questi ultimi di quella che si usasse per gli operai nella legislazione comunale sulle arti e mestieri, per la singolare qualità di quegli interessi marittimi e dei rischi a cui le persone e le cose erano esposti. Quindi appunto negli statuti civili di Genova, come a Savona, si vieta ai padroni di congedare i marinai e a questi di abbandonare la nave [81] in un porto qualunque. Non può quindi ammettersi alcun confronto, nè con le corporazioni dei calafati e maestri d'ascia che erano datori di lavoro stabili e produttori d'un lavoro il quale si incorporava in cose materiali, nè con quelle altre corporazioni dei vettori di terra, di cui si ha notizia a Genova nei sec. XIII e XIV e in altri luoghi per i trasporti di merci attraverso le montagne, per i quali era specialmente opportuno regolare la ripartizione dei trasporti fra le persone capaci ed esperte. [82]

## VII - **Rischi e responsabilità**

Prima di esporre su questa materia le note relative ai singoli contratti marittimi, giova considerare in generale il problema dei rischi e delle persone su cui grava l'onere dei sinistri e la responsabilità eventuale dei danni, perchè esso si estende a tutti i contratti e può e dev'esser esaminato in modo più ampio di quanto sia stato fatto sinora, data la maggior gravità dei pericoli per la particolare natura dei traffici. Anch'io vi accennai più volte, [83] ma voglio qui trattarne in modo completo in relazione a tutti coloro che possono subire danni per sinistri di mare ed esser chiamati a risponderne verso altri, riservate minute osservazioni particolari e applicazioni ai singoli contratti. In questa materia appunto si rende ancor più sensibile la deficienza di atti e registri processuali, già accennata; il problema si risolverebbe più chiaramente e più facilmente, se avessimo notizie sulle controversie che certo non saranno mancate nella pratica quotidiana per sinistri e inadempienze colpose o fortuite.

Due considerazioni preliminari devono farsi per le nostre carte liguri dei sec. XII e XIII. Fra gli studiosi del diritto romano (nel senso più ampio, classico, giustinianeo e bizantino) ferve ampia discussione intorno al *receptum nautarum*, [84] sia sulla successione cronologica e sulla precedenza degli accordi convenzionali alle leggi positive o di queste o quelli, sia sulla estensione della responsabilità dal dolo alla colpa lievissima. Va affermato sin d'ora che per l'ampiezza della colpa e per le sue conseguenze le nostre carte non danno alcun chiarimento e non possiamo quindi pensare ad alcuna diretta influenza romana sostanziale su questo punto. Il numero di quelle carte potrebbe offrire un argomento comparativo a favore della precedenza dei patti, poichè gli statuti non provvedono che più tardi e in modo insufficiente, ma non si può escludere il dubbio che la scarsità di norme positive liguri debba attribuirsi all'applicazione di regole consuetudinarie quasi universali nel Mediterraneo.

Quanto ad influenze canoniche, le nostre carte appartengono

al periodo in cui erano assai vivaci le discussioni fra civilisti e canonisti e assai vigilanti questi ultimi contro la mala peste dell'interesse, al periodo in cui fioriscono i glossatori, ma si promulga anche la celebre decretale *Naviganti* di Gregorio IX. Tuttavia i Genovesi, rispettosissimi della Chiesa, dei suoi divieti e della sua giurisdizione, erano anche mercanti e marinai, che sentivano fortemente la necessità del credito e dei prestiti di produzione e trafficavano ampiamente e con grande audacia in mezzo ai grossi rischi del mare. Le loro carte presentano clausole di ogni tenore, da quelle che parlano esplicitamente di guadagno e di interesse, a quelle che li nascondono sotto artifici di cifre numeriche o di una gratuità dichiarata, ma difficilmente accettabile, come si vedrà meglio anche nei capitoli che seguono. [85] Si ebbero certamente le più varie tendenze e disposizioni d'animo sì nei clienti che nei notai, la più ampia libertà di accordi scritti, di controdichiarazioni orali, di interpretazioni nei casi di sinistri, tanto più che anche presso i canonisti, almeno nel seguente secolo XIV, comincia ad esser tenuto in qualche conto il rischio per giustificare lievi aggiunte al capitale. Ed è ben noto che, se alcuni tra quelli frugavano sospettosi nel foro interno e nella coscienza dei fedeli e tutti sono assai rigorosi nell'esame teorico dei contratti, i giudici ecclesiastici si dovevano spesso accontentare della mancanza delle parole più caratteristiche *interesse*, *usura*, *tanto per libra*, e i laici provvedevano soprattutto a tutelare la buona fede degli onesti e i guadagni, non sempre onesti nella misura, di tutti.

Qui è pur da notare che assai raramente s'incontrano in queste carte persone ecclesiastiche che mettano apertamente col loro nome i loro capitali a rischio. [86] Ma ve n'è appunto una in cui l'influenza canonica è manifesta: nel 1224 un banchiere dichiara innanzi a un console di giustizia che il denaro che egli ricevette a commenda da un canonico di S. Lorenzo non doveva esser esposto ad alcun rischio nè fruttare alcun guadagno oltre il capitale (!) e, se egli banchiere l'avesse mandato per mare, l'avrebbe fatto a tutto suo pericolo (Sa n. 380, 381).

Un altro fenomeno singolare è da rilevare, che i notai, anche quando introducono le clausole che esporremo più tardi sulla

responsabilità, non aggiungono alcun patto sulle conseguenze dei danni, sulle eventualità che possono verificarsi durante il viaggio. I notai genovesi vivevano in mezzo agli affari commerciali e v'impiegavano anch'essi i loro capitali, cosicchè non è ammissibile che ignorassero gli scogli delle speculazioni. Nè possiamo accogliere un fatto che sarebbe contrario all'umana natura, che tutto procedesse sempre in buona fede e in pieno accordo, anche quando avvenivano sinistri o presunzioni di colpa e d'inadempimento volontario, e che tutti i Genovesi fossero fiore di onestà, nè può estendersi una ipotesi pur possibile in alcuni contratti (p. es. le commende) che si tacesse ogni accenno ai rischi per buon augurio, benchè questo silenzio non giovasse ad escludere sinistri e contestazioni. Non abbiamo elementi per ammettere l'esistenza di un diritto generale scritto o consuetudinario, e dobbiamo quindi richiamare l'attenzione degli studiosi sul fenomeno psicologico accennato.

Ho già notato nelle pagine precedenti un altro punto oscuro. Il *Nomos Rhodíon nautikós* contiene in particolare molti capi minutamente relativi a sinistri e danni: possiamo ammettere senza esitazione che esso fosse applicato dai giudici genovesi, quando ci manca ogni analogia di forma e di sostanza e qualsiasi minimo accenno?

Dopo queste osservazioni preliminari negative, vediamo quali conclusioni positive si possono trarre dai nostri documenti.

Certo è da ritenere fuor di ogni dubbio che se il danno fosse stato prodotto da colpa di qualcuno, l'interessato che ne desse la prova, poteva pretendere e far valere i suoi diritti a risarcimento, nonostante qualsiasi patto o clausola. Manca ogni traccia di distinzione fra dolo e colpa grave o lieve; probabilmente saranno stati applicati i principi generali del diritto romano o meglio (considerati i tempi) romanico. I patti e le clausole si riferiscono solo ai casi fortuiti e ai sinistri inevitabili.

Le formule che si incontrano nei documenti e con le quali uno dei contraenti si obbliga a compiere quanto promise (pagare, consegnare, trasportare, in generale dare o fare) tenendo conto dei rischi, sono di varie specie:

*a*) formule di carattere nettamente soggettivo, in cui si promette *ad risicum* o *ad fortunam meam* o *tuam* o di un'altra persona nominata, e talvolta dividendosi il rischio tra più in proporzione (Ca f. $31^v$);

*b*) formule di carattere apparentemente oggettivo, *ad risicum mercium*, di merci viaggianti più o meno determinate o invece in cui si promette l'incolumità del danaro o delle cose *salvinterra*; dico apparentemente oggettivo, perchè in pratica il pericolo cadrà sul patrimonio di una qualche persona a cui le cose appartengono. La formula *salvinterra* può esser connessa con la nota formula romana (che non si legge mai nelle carte liguri) della promessa *res salvas fore*, quale fu dapprima pattuita per convenzione, poi sottointesa per i *nautae*, come per i *caupones* e gli *stabularii*;

*c*) formule di carattere qualitativo, in cui si promette *ad risicum* o *fortunam dei*, *maris*, *gentium*;

*d*) formule di carattere condizionale, in cui si promette *sana eunte* una nave o con altre parole equivalenti.

Anche se non risulta dal tenore delle convenzioni, chi è obbligato *ad risicum meum* rimarrà obbligato nonostante qualsiasi sinistro; chi promise *ad risicum suum* o di altri o *ad risicum mercium* deve mantenere e adempiere l'obbligazione. Se non avvengono sinistri, sarà prosciolto e liberato in caso contrario dal prestare opere o cose promesse, e il danno sarà subito dall'altra parte o dal proprietario delle merci. Il *risicum maris* comprende naufragi, danneggiamenti per burrasca, spazzamento della coperta per forza di ondate, getto ecc. Il *risicum gentium* comprende azioni di rappresaglia, pirateria, diritto di naufragio, atti di signori e di loro ufficiali sia per pagamenti di dazi e tributi, sia per estorsioni o per inimicizie e confische. Il *risicum Dei* comprenderà gli altri casi fortuiti, incendi, guasto di merci per inzuppamento d'acqua marina, sbandamento nella stiva, incendio ecc. Quando si usa la espressione generale *ad risicum* di qualcuno si intendono certamente compresi tutti questi pericoli e sinistri, i quali rimangono a carico della persona responsabile come nella formula *salvinterra* il promettente assume tutti i pericoli sopra di sè. Un dubbio può sorgere se si omette un termine del trinomio e si promette p. e.

solo *ad risicum maris et gentium*; a mio giudizio l'omissione non significa esclusione e distruzione di responsabilità, quasichè il *risicum Dei* fosse a carico del promettente sia per quanto diremo intorno al silenzio e alla sua interpretazione che varrà anche se si omettesse invece un'altra delle tre specie, sia perchè la religiosità profonda di questi tempi non può ammettere una distinzione tra i modi in cui colpisce la volontà divina sempre unica e sempre manifesta. Si può qui ricordare un'altra manifestazione del carattere consuetudinario del diritto marittimo, la formula marsigliese della commenda ad *fortunam Dei et tuam et ad usum maris.* [87]

Qualche volta invece si hanno patti e dichiarazioni molto più esplicite, in cui si fa speciale menzione di alcuni rischi determinati. In una carta il vettore assume sopra di sè tutti i rischi, *praeter a galea saracenorum et a iusto impedimento maris*, cioè esclude solo i danni recati da saraceni (non da altri corsari o da ufficiali di principe) e quelli derivanti da fortuna di mare (quindi non da altri casi fortuiti, forse neppure dal getto, che è volontario, benchè forzato). In un'altra carta chi assume sopra di sè anche i rischi di gente, esclude quelli derivanti *a piratis et latronibus*. Vi è taluno che riceve in commenda una nave e dichiara di risponderne e restituire il valore, se essa verrà presa da altri liguri (di Savona, Albenga, Finale) o da Pisani o da uomini del re di Sicilia, altri che caricò cereali assume sopra di sè il risarcimento di ogni danno per violazione di divieti d'esportazione (Ca f. $31^v$, $59^v$ e 92; DONEAUD, *Il comm. e la navig. di Genova nel medioevo*, doc. n. 1; Des D 440).

In tutte queste formule si deve probabilmente intendere che la responsabilità si misuri col danno prodotto dal sinistro; se dal *risicum* che si verifica risulta la perdita totale, il promittente sarà liberato integralmente; se la perdita è parziale, l'obbligo suo sarà ridotto in proporzione. E nelle formule di tipo *b*) s'intenderà perdita di tutte o di parte delle cose indicate, nelle formule di tipo *a*) s'intenderà perdita di tutte o parte dei beni esposti al rischio.

La formula condizionale può essere *sana eunte navi*, cioè per il solo viaggio d'andata, o *sana redeunte* per il solo viaggio di ri-

torno, o *sana eunte et redeunte* per ambedue, talora con l'aggiunta *vel maiori parte rerum navis*, cioè la maggior parte degli attrezzi, arredi e accessori di essa. Dove manca l'aggiunta rimane incerto se la nave debba arrivare pienamente sana e quindi i danni materiali limitati producano una modificazione della obbligazione (come è probabile) o se è sufficiente che essa arrivi in qualsiasi modo per il pieno adempimento del debito: rimane incerto se la *sanitas* si riferisca solo ai danni materiali (come è probabile), così che restino esclusi e senza efficacia i danni puramente pecuniari (per estorsioni, riscatti da pirati e simili). Qualche volta si aggiunge alla formula suddetta *seu maiori parte rerum oneratarum* o *delatarum* e si tratta allora della maggior parte del carico, invece, quando si dice soltanto *maior pars rerum*, può essere incerto se si tratta delle sole *res navis*, come è probabile a mio giudizio e come risulta evidente negli statuti di Pera (c. 242) o del carico; la distinzione ha, com'è evidente, grande importanza, ma è spesso trascurata da editori e illustratori di carte marittime. [88] In qualche carta è invece più espressamente detto *navis vel maior pars pecunie que in ea portabitur* (Scr. 658, 665). Ogni qualvolta si adopera l'espressione *maior pars*, si risolve con essa, per patto, la controversia relativa ai danneggiamenti parziali; in un documento, all'espressione *salvis euntibus rebus navis*, si aggiunge la precisa nota *vel sicut iverint res per libram* (Ca f. 92). Penso che la *maior pars* si debba riferire piuttosto alla quantità che al valore.

Probabilmente però in pratica questi dubbi di interpretazione saranno stati molto rari, perchè nei secoli a cui appartengono le nostre carte, maggiori erano i pericoli marittimi, per le minori dimensioni delle navi, per la minor resistenza al mare, per la scarsità di mezzi di salvezza e per la maggior difficoltà di riparare qualche danno anche in corso di navigazione, e quindi i casi di perdite parziali non saranno stati frequenti.

Dove il problema dei rischi e della responsabilità per danni si fa più oscuro, è per tutte le carte in cui manca ogni formula, in cui se ne tace assolutamente. Intorno a questo punto si potranno notare particolari differenze per i singoli contratti, ma si può pur fissare qualche norma generale. L'argomento *a contrario*,

che il promettente senz'alcuna clausola o riserva si intenda obbligato al pieno adempimento del debito suo, nonostante qualunque sinistro e danno senza sua colpa, mi pare pericoloso e non accettabile senza molta esitazione, anzi a giudizio mio dev'essere assolutamente escluso, perchè non conforme allo spirito del tempo.

Prendiamo le parole *obbligazione*, *creditore*, *debitore*, nel senso più ampio possibile. Noi abbiamo in questi contratti un debitore che viaggia per mare ed espone persone e cose sue e altrui a quei gravi rischi che ne sono la conseguenza inevitabile, un creditore che non solo sa e consente questo stando tranquillo nella sua residenza, ma spera di ritrarne un beneficio patrimoniale maggiore (sia lucro sociale, sia interesse fisso, sia solo avere le sue merci da vendere in un porto piuttosto che in un altro). Quale è nel silenzio delle parti la interpretazione del loro pensiero più logica e più conforme alla natura umana? quella che il creditore voglia pretendere l'adempimento dell'obbligazione o un'indennità equivalente in qualsiasi caso e che il debitore assuma sopra di sè tutti i rischi, o quella che ciascuno dei due accetti il carico di quella parte di rischi che gli spetta secondo la qualità dei beni esposti al pericolo, perdita di cose per il primo, perdita di lavoro per il secondo? Io non esito a preferire la seconda interpretazione che mi apparisce più conveniente al carattere dei Genovesi e alla loro esperienza marinaresca, più adatta a formare una consuetudine costante e non contestata. Se al Genovese mercante creditore era più gradito sottrarsi ad ogni pericolo di sinistro, al Genovese ugualmente mercante e debitore era inversamente più gradita l'equa ripartizione dei rischi: il primo avrà pur considerato che poteva in altri contratti esser debitore alla sua volta, come il secondo avrà più facilmente accettato una diminuzione di responsabilità quando era debitore, ancorchè potesse esser esposto a un maggior pericolo in altri contratti in cui fosse creditore; ciascuno di essi poteva essere nello stesso tempo accommendante, proprietario di navi, caricatore in alcuni contratti, accommendatario, capitano, noleggiatore in altri e probabilmente preferiva ridurre il proprio rischio e debito di risarcimento in caso di sinistro in questo secondo gruppo di ipotesi, pur accettando nel primo gruppo

una diminuzione di guadagno o la perdita delle cose sue senza indennizzo. Non mi pare ammissibile che, se in qualche convenzione il Genovese si libera espressamente dalla responsabilità e dall'obbligazione, la accetti tacitamente in altre che sono in numero molto maggiore, senza dichiararlo apertamente (come nella formula *ad risicum meum*). Le carte con le varie clausole dell'una o dell'altra sono le più numerose e costituiscono una consuetudine che si estende anche alle altre nonostante il silenzio, a cui non si sottrae chi non ne fa menzione esplicita accettata apertamente dall'altra parte nella convenzione. Penso che il silenzio sia soltanto una forma di eufemismo e di buon augurio e forse un'altra formula ispirata allo stesso principio è quella che mette il sinistro a carico non di una persona, ma delle merci in modo oggettivo: se avverrà un sinistro si provvederà d'accordo o giudizialmente secondo gli usi e la buona fede, salva naturalmente la prova palese di qualche colpa.

Vi è un principio fondamentale che servirà a risolvere ogni dubbio in mancanza di patti, che è conforme alla logica, alla normale mentalità umana, agli insegnamenti dei nostri maestri, i giureconsulti romani: *res perit domino* (anche se si possa di caso in caso discutere chi sia il *dominus*), e ogni danno grave o lieve ricade sul proprietario, quando non vi sia colpa o patto contrario. Dobbiamo però aggiungere che non è sempre facile determinare chi sia il vero proprietario e se la proprietà passi da una all'altra persona per tacito effetto di convenzione. In un periodo di grande attività mercantile, durante la formazione delle norme obbligatorie mercè la costante ripetizione di atti e accordi, quel principio apparisce il più semplice e applicabile in tutti i casi e non va mai perduto di vista. Ciascuno sopporti i rischi della cosa sua, i danni prodotti dai sinistri, la perdita totale o parziale di ciò che gli appartiene. Il pericolo della nave ricade sul proprietario o sui condomini, quello delle merci sui caricatori: il patrono e i marinai sono esposti al pericolo di perdere il frutto dell'opera loro, la quota di profitto, il salario già guadagnato e non ancora riscosso, oltre a quello sperato per il resto del viaggio.

Tale principio risponde anche alla maggior parte delle formule

usate, come quelle di carattere oggettivo o qualitativo, *ad risicum et fortunam Dei, maris, gentium, ad risicum mercium*, o *maioris partis rerum oneratarum*, in cui evidentemente ogni danno e perdita ricade sul proprietario delle cose esposte. Il principio stesso apparisce pure più facilmente applicabile, anche se talvolta si tratti solo di spostare i termini del problema e di indagare a chi spetti la proprietà di quelle cose, invece di ricercare su chi ne gravi il pericolo.

Possiamo anche ricordare qualche altra applicazione esplicita di quel principio. Chi riceve dai magistrati d'oltremare l'incarico di riportare a Genova i danari e le robe inventariate d'un mercante defunto per consegnarlo agli eredi, dichiara che le trasporta a rischio di questi (Be 45, 141, 228; Br I 151; Des C II, 79 D 42). Chi promette condurre una nave altrui in luogo determinato per consegnarla al proprietario, ben chiaramente assume l'incarico mettendo ogni rischio sulle spalle di quest'ultimo (Be 231. 312, cfr. 238). Inversamente chi dà procura ad altri per riscuotere danaro dovutogli oltremare e mandarglielo nel luogo di sua residenza anche mediante commenda con altri, dichiara che il danaro viaggerà a suo proprio rischio e pericolo (es. Be 71, 142, 171; Go 95; Des C 79 D 65, 66).

Una formula equivalente al silenzio è quella in cui il debitore promette eseguire l'obbligazione dopo un certo numero di giorni, *postquam applicuero* o *applicueris* o *navis applicuerit* a un porto determinato. Qualchevolta è aggiunta espressamente la condizione *sana eunte* ecc. e si concilieranno le due formule in modo che il termine sia certo e decorra dopochè la condizione siasi verificata col salvo arrivo: quando manca l'aggiunta, è manifesto che il termine si trasforma in condizione non verificata e se la nave o il debitore si perdono e non arrivano mai, il creditore nulla potrà pretendere dal debitore o dai suoi eredi. Nè sappiamo se in questi secoli si potesse ricorrere al giudice, per chiedere la fissazione d'un termine, dopo il quale la nave si potesse ritenere perduta, come statuirono leggi molto posteriori. Ma, se la nave arriva gravemente danneggiata, se il debitore per naufragio o pirateria torna personalmente salvo ma ridotto in miseria, po-

tremo ammettere senza offendere l'equità e la buona fede, che l'obbligazione sussista integra e intatta? Penso che si debba anche qui accogliere l'ipotesi di silenzio ed eufemismo per buon augurio. Questo deve valere anche se il debitore promette di pagare alcuni giorni dopo l'arrivo suo nel porto e aggiunge che il danaro sarà *salvum in terra* (Br I 232, 253).

Un'altra formula incerta si legge in molte carte. Se il viaggio, durante il quale si corrono i rischi, è determinato, un mutamento o allungamento veramente arbitrario di esso costituirà una colpa di cui taluno sarà responsabile in caso di sinistro. Ma spesso si aggiunge alle indicazioni precise di luogo *vel quo Deus mihi melius administraverit:* quale sarà la portata di questa espressione, e sarà essa relativa solo a veri mutamenti forzati e deviazioni di fortuna, resi necessari dalle condizioni del mare, o potrà estendersi sino ad ammettere qualche libertà personale di volontà con l'aiuto divino, per il miglior esito della spedizione?

Invece talora leggiamo nelle formule relative ai rischi l'aggiunta *postquam de portu* (*Ianue*, *Caffe*, *Ayacii*) *exiero:* questo vorrà significare che i danni che si verificassero nel porto non saranno soggetti alla regola considerata nel patto, ma ricadranno sul proprietario delle cose che si perdessero o deteriorassero. Quelle parole potranno anche togliere alla persona la facoltà di speculare e trafficare nel porto, riconoscerle il diritto di operare solo fuori del porto di partenza (es. Br I 36; Des B 12, 56 C 24, Ch. n. 3, 49, 57).

Infine è da rammentare quanto già scrissi sulla pena del doppio, formula notarile tralaticia introdotta in quasi tutti i contratti liguri. Essa si riferisce certamente ad ogni inosservanza volontaria delle convenzioni, sia in corso che alla fine del viaggio, difetti di preparazione della nave, inosservanza di termini, negligenza nel carico o scarico delle merci, deficienze nel complesso degli obblighi derivanti dal contratto per la natura sua, ma non può mai applicarsi alle conseguenze dei sinistri, alla responsabilità di essi. Se il debitore assunse questa espressamente sopra di sè, deve adempire l'obbligazione per intero e l'inadempimento potrà dar luogo alla pena del doppio; forse anche in tale ipotesi, il danno

derivando da casi fortuiti, sarà necessaria la prova effettiva di esso e della sua misura. Ma se si devono applicare le clausole esplicite o il principio fondamentale suindicato, quando non vi è colpa, non vi sarà pena alcuna.

## VIII – **Contratti sociali**

(Bo p. 491; Br p. 53; Brajk p. 196; Fa p. 13; Gior. p. 69; Zeno p. 124)

È necessario rilevare in via preliminare che in tutti i nostri documenti non apparisce mai la nota singolare associazione degli abitanti di Genova e di qualche altra città ligure, che ha nome di Compagna. Nessuna menzione fanno di essa nè dei suoi consoli queste carte, neppure le più antiche provenienti dal registro di Giovanni lo Scriba (1154-61), che sono contemporanee a quelle che ci danno le precise notizie sull'ordinamento della Compagna (1143, 1157 e 1161); esse non riguardano che l'attività privata dei cittadini e i modi in cui questi cercano di ritrarre il maggior frutto dai loro beni, dal capitale posseduto o di proprio lavoro, e usano anzi qualche volta la voce *compagna* in senso affatto diverso, come dirò più innanzi.

D'altro lato la Compagna non interviene a regolare la privata attività mercantile de' suoi membri, se non con proibizioni di carattere esclusivo, come ho già accennato nelle pagine precedenti. Nel breve dei consoli del 1143 si legge che gli uomini della Compagna non devono trasportare per mare nè le persone nè le merci di coloro che invitati esplicitamente ad entrare nella Compagna non vi fanno adesione. Dopo questo divieto preciso e limitato alle relazioni fra i compagni e gli estranei renitenti, sta un altro gruppo di proibizioni per l'importazione di merci *contrariae mercibus nostris* (*exceptis operibus silvaticis et garnimentis*, cioè lavori in pellicce) estese a tutti gli abitanti entro i confini della sovranità di Genova o alle merci appartenenti a persone abitanti entro confini determinati. Tali norme negative sono poi confermate nei due sacramenti degli uomini della Compagna del 1157 e 1161 [89] con maggiori particolari per escludere ogni specie di contratti relativi a merci *contrariae* o con mercanti *forici*.

In questi documenti di carattere politico ci troviamo sempre di fronte a interdizioni, per limitare l'attività dei compagni sì rispetto alle merci, sì rispetto alle persone e per assicurare la protezione della Compagna soltanto a coloro che ne formano parte e ai loro traffici, e a quelli che ne sono degni, ond'è che poi nel 1147 fu decretato che i renitenti in occasione di chiamate per le spedizioni militari siano dichiarati infami e trattati *ut forici homines.* [90]

In quei documenti non si leggono norme, positive o negative, intorno alle relazioni fra i membri della Compagna, alla ripartizione dei frutti, e alle loro responsabilità reciproche; una sola eccezione, anch'essa di carattere protettivo, per tutelare gli interessi de' marinai e i loro diritti al frutto del loro lavoro alla fine di ciascuna spedizione mercantile. Come fu già detto (p. 57) il compagno che rientra con la nave nel porto di Genova, deve consegnare ai marinai o ai custodi del porto (i futuri Padri del Comune) il danaro a quelli dovuto o pegni sufficienti prima di cominciare lo scarico delle mercanzie; se li consegna ai marinai, anch'essi devono rimetterli ai custodi del porto per vigilare una equa ripartizione di quelli. [91]

L'attività privata dei membri della Compagna è dunque affatto indipendente dalla loro attività politica, finchè si mantiene in una sfera estranea a questa, finchè si svolge soltanto con altri membri di quella: del resto a poco a poco la Compagna abbraccia e riunisce certamente tutti gli abitanti di Genova, appunto perchè altrimenti non potrebbero trafficare con gli associati, e non esclude neppure le libere contrattazioni con gli stranieri, che non hanno da essere invitati ad inscriversi in quella e non hanno quindi occasione di rifiutarvisi e di esserne esclusi.

La Compagna si presenta dunque sempre più nitidamente come un'associazione politica fra abitanti della città di Genova, ispirata, come tutte le altre associazioni medievali che diedero origine ai nostri Comuni, dalla necessità di unire forze deboli individuali per resistere con l'unione a un potere più forte di ciascuna singolarmente considerata, in Genova probabilmente dalla volontà di ridurre in via di fatto la potenza del vescovo

entro le mura — un'associazione che tutela tutti gli interessi de' suoi membri, *anche i commerciali* naturalmente, perchè tutti i Genovesi erano commercianti e navigatori, che tende ad escludere *anche* le relazioni commerciali fra i compagni e quelli che non vogliono entrare nelle loro file e che probabilmente provvede prima a questa funzione esclusiva che alla protettiva un'associazione che si trasforma tacitamente nel Comune quando comprende la grandissima maggioranza dei cittadini, assorbendoli tutti in un organismo di forma corporativa, quando può col numero imporsi al vescovo e ai visconti, sia pure parzialmente, con reverenza, attirando pazientemente nelle sue file i secondi col consolato, tributando ogni onore al primo e accogliendone ben volentieri l'opera conciliatrice. Questa da me fu sempre considerata la vera teoria sull'origine e sulla natura della Compagna, unica conforme alla logica e alla comparazione storica, benchè non sia ancora da tutti pienamente accettata, [92] questa mi pare pienamente confermata dalle norme limitate delle carte di carattere politico, dal silenzio di queste intorno alle relazioni mercantili regolari e lecite fra i compagni, dal silenzio assoluto delle altre di carattere privato nel campo che stiamo ora esaminando.

Ho detto che in queste carte si incontra la voce *compagna* in altri sensi, talora essa significa dispensa, spazio della nave in cui si ammucchiano le provviste e le cose necessarie per la navigazione, e indica pure le cose stesse ivi raccolte; altre volte si usa l'espressione *armare compagnam* per le galee che vanno in corsa, e non è chiaro se essa si riferisca alla preparazione e raccolta delle armi necessarie o più probabilmente alla riunione degli uomini atti e pronti a maneggiarle (Fe 693; Be n. 23, 231; By 8, 16, 24 e n. 20, 23, cfr. stat. Pera, c. 215; Ca f. 118, 273$^{v}$; T n. 35 e p. 54, 55); altre volte infine indica solo i familiari dei mercanti che viaggiano sulle navi, come diremo trattando del contratto di noleggio.

Possiamo ora procedere all'esame dei contratti sociali nel diritto marittimo privato.

Gli elementi fondamentali di un contratto sociale o, se vuolsi per evitare confusione, associativo, sono sempre e solo questi due: apporto di ciascun socio in capitale o lavoro a scopo di lucro, a

un fondo comune di divisione dei lucri ricavati da essi. Di tali contratti non vi sono e non vi possono essere che due specie, prima che sorgano le grandi società capitalistiche per azioni, così diverse economicamente e giuridicamente da tutte le altre. O tutti i soci conferiscono capitali e collaborano anche con l'opera unita o separata, o alcuni, per lo più uno solo, conferisce l'opera (che potremmo anche chiamare capitale umano per distinguerlo dal capitale materiale) e gli altri soltanto capitale: nella seconda specie si possono avere due sottospecie, secondo che il socio d'opera apporta soltanto lavoro o contribuisce anche coi beni. Dai contratti sociali si deve tener separato il contratto institorio in cui taluno dà preciso mandato di trafficare per suo conto a un suo dipendente, anche se gli assegna una parte dei lucri che egli saprà ricavare invece d'una mercede fissa.

Al diritto marittimo appartengono in particolare i contratti della seconda specie, perchè sorgono e si svolgono con la massima ampiezza nelle città marittime e nella maggior parte dei casi il socio d'opera porta i capitali che riceve oltre mare. Nelle carte non solo liguri, ma italiane di questo periodo più antico prevalgono di gran lunga quelle che si riferiscono a questo campo dell'attività mercantile, e sono molto più rare le applicazioni di quel contratto nel commercio terrestre, dove si usa più volentieri il contratto sociale della prima specie.

Nei documenti liguri più antichi si usa per lo più l'espressione *portare laboratum*; nelle fonti pisane il socio d'opera si può chiamare *portator* o *tractator*, mentre l'altro, che rimane tranquillamente a casa senza rischio personale è quello che in altre città si chiama *socius stans* — nelle fonti liguri si parla solo di *accomendator* e *accomendatarius*. — In altri documenti liguri contemporanei si dà il nome *accomendacio* al contratto di carattere unilaterale, ma più associativo, in cui un socio mette solo il lavoro e gli altri tutto il capitale che affidano al primo, senza differenze sensibili tra queste e le carte in cui si parla espressamente solo di *portare laboratum*, invece si nomina *societas* il contratto di carattere bilaterale in cui anche il socio d'opera conferisce capitale, e pure *societas* o *compagnia*, sempre con nome distinto da non

confondersi con *Compagna*, si denomina il contratto in cui tutti i soci lavorano oltre all'apporto dei beni. Però i notai genovesi non sono sempre molto diligenti nel denominare le convenzioni che mettono in iscritto, qualche volta omettono il nome, qualche volta usano la forma *accomendacio et* (o *sive*) *societas*, benchè il contratto appartenga in modo evidente alla prima specie (Es. Br I 300; Ro 533; Des B 2. 4. 72; T 45). Altre volte invece denominano *societas* una vera *accomendatio*, unilaterale (Ch. n. 2; Scr. 11, 93, 115. 213 ecc.) come usano il nome *compagnia* o per una *accomendacio* (Scr. II, p. 280, 254) o per una *societas* (es. Scr. 130, 156, 299, cfr. 1212).[93] Nelle carte di Portovenere è anche maggiore la confusione delle due voci e di esse con l'altra *mutuum* e più frequente l'uso di quest'ultima, come equipollente all'*accomendacio* e unita con essa (Fa p. 15 e seg.). Ne parleremo più innanzi, ma possiamo notare fin d'ora che una uguale confusione fu fatta probabilmente anche dai notai genovesi, poichè gli Statuti di Pera nelle norme veramente relative all'*accomendacio* ripetono costantemente le tre voci, *accomendacis*, *societas vel mutuum* ad evitare ogni falsa e cavillosa interpretazione e per comprendere ogni specie di contratto in qualsiasi forma.

Il Chiaudano e l'Astuti vorrebbero riservare il nome di *societas ad invicem* a quella in cui tutti i soci partecipano e con l'apporto di capitale e con l'opera personale.[94] Veramente delle quattro carte del Cassinese, che il Chiaudano pubblica e cita come contenenti quella espressione (e forse sono troppo poche per una deduzione non azzardata), una sola, n. 64, appartiene a quella specie di contratto sociale, un'altra che pur vi appartiene, n. 22, non presenta l'espressione, le altre due, n. 7 e 39, sono contratti di commenda bilaterale semplice (con apporto di capitale da tutti i soci, ma riservata ad uno solo la facoltà di trafficare). E più precise notizie ci dà in proposito il cartulario di Giovanni lo Scriba (e forse ora l'editore di questi mutò opinione); delle semplici commende bilaterali molte dichiarano solo che le persone *contraxerunt societatem* con gli apporti di tutti e col lavoro di uno solo fra questi, molte dicono che *contraxerunt sotietatem ad invicem* (es. scelti fra molti n. 12, 188, 257, 603, 738, 1088), molte indicano

separatamente gli apporti dichiarati *ex mutua professione* o *confessione ut mutus professi sunt* (es. 254, 449, 481, 840, 1020, 1182); qualcuno unisce le due espressioni *contrahere ad invicem* e *mutus* o *inter se profiteri* (sia per la stipulazione (es. 436, 437, 575, 1004, 1102, 1111, 1271) che per la divisione (es. 48, 1177); due carte, in cui tutti gli associati anche lavorano, non hanno la espressione *ad invicem* (n. 130, 462). Si può quindi concludere che tutte queste parole, *ad invicem*, *mutuo*, come *inter se*, hanno un solo significato costante, quello di obbligarsi o dichiarare a vicenda, reciprocamente, l'un l'altro, e si usano a caso senza uno scopo particolare, e che l'espressione *ut mutuo* non ha mai alcun riferimento ed analogia col prestito.

Gioverà qui aggiungere che la parola *implicita*, che nei secoli successivi indicherà uno speciale contratto sociale, analogo alle nostre associazioni in partecipazione, [95] in queste nostre carte non è nome riservato a una forma di commenda, non si riferisce mai a una commenda con mercede fissa e non è usata nelle poche carte che non offrono esempio di questa, ma significa talvolta o capitale fornito da una sola persona e impiegato nella commenda, o azienda e complesso di speculazioni e di imprese, collegato al verbo *implicare* usato assai spesso nel senso di impiegar denaro nei traffici, così che si parla di *mea* o *nostra comunis implicita* o *ratio*, parola equivalente (es. Scr. 1073, 1274, 1218; Br I, 57, 36, 258; Be 78 Des C 52,); [96] così nella formula uniforme del sec. XIII sempre in *meis implicitis*. Nei docum. di Bonifacio si usa la parola *implicata* nello stesso senso (Vit. n. 166, 603, p. 287, n. 90).

Accennerò qui a un contratto non ben determinato, che s'incontra nei documenti d'Oriente, che può esser affine alla commenda e si nomina *iatenum* e *zaterium*, voci di evidente origine locale, forse una voce unica scritta in due forme per negligenza dell'amanuense (così pensa paleograficamente l'editore Des). In un documento di Laiazzo si riceve danaro in *iatenum* per portare in un viaggio determinato secondo l'uso di Siria, con facoltà d'impiegarlo *secundum quod ipsum iatenum gererit*, di rimandarlo e restituirlo ritenendo la parte di profitto conforme all'uso suddetto. In altri documenti di Famagosta si riceve danaro *in zate-*

*rium* per andare con la nave *in cursum quo Deus mihi administraverit*, a rischio del danaro stesso, cioè del capitalista che lo diede al navigante (Des B 19, D 125, 140, 157). [97] Si pensa che la parola derivi dal turco *colligere* e possa esser affine alla parola veneta *collegantia*.

Designeremo per brevità col nome di *commenda* sia l'*accomendacio* sia la *societas* semplice, tra cui unica differenza è la qualità e quantità della quota del socio d'opera, solo lavoro o capitale umano nella prima, lavoro e capitale (capitale umano e materiale insieme), nella seconda, con la conseguente diversità di misura nella ripartizione dei lucri eventuali: riservato il nome di *società* all'altra forma di contratto in cui tutti i soci conferiscono capitale e lavoro. La proporzione dei contributi sociali e della divisione dei lucri, l'estensione delle facoltà spettanti al gerente, costituiscono solo differenze accessorie fra le due sottospecie suaccennate di commenda. Nessuna diversità nelle relazioni esterne coi terzi e nel grado di responsabilità verso questi, perchè di questo punto non è neppure a far menzione; le nostre carte si riferiscono tutte alle relazioni interne fra soci e inoltre in questi secoli e nei traffici lontani dai luoghi, ove le associazioni si formano, i terzi conoscono solo la persona con la quale trattano e contro di essa faranno valere le azioni, possibilmente prima che si allontani dai luoghi nei quali i terzi stessi si trovano, e non abbiamo tracce di un rapporto processuale, per il quale il terzo possa chiamare in giudizio il capitalista. La distinzione fra società palesi e segrete comincia solo molto più tardi, nel sec. XV (cfr. p. 99).

Due problemi formarono oggetto di esame da parte di molti scrittori, l'origine della commenda e le sue connessioni con istituti romani e bizantini, la relazione cronologica tra le due forme e la precedenza in ordine di tempo dell'*accomendacio* o della *societas*. In verità l'uno e l'altro problema possono considerarsi estranei ai limiti di tempo e di spazio di questo mio studio, quanto al primo perchè in Liguria nel sec. XII la commenda era già molto diffusa e aveva un suo proprio diritto consuetudinario indipendente dai diritti più antichi, quanto al secondo perchè le due forme sono ugualmente vive e completamente costituite e nel

cartulario più antico, quello attribuito a Giovanni lo Scriba, sopra 343 convenzioni sociali edite si hanno 94 *accomendaciones* e 249 *societates*: così in Ch. su 69 carte si hanno 27 *accomendationes*, 19 *sotietates*, 7 miste. Aggiungerò tuttavia qualche osservazione particolare limitata al territorio ligure.

La dimostrazione della identità delle due sottospecie di commenda, salva la diversa misura della ripartizione dei lucri in relazione alla diversità dell'apporto di capitale, fu data in modo definitivo ed esauriente nel recente scritto dell'Astuti. [98]

Quanto al primo dei punti suaccennati, sarei proclive a distinguere il contenuto del contratto dal suo nome. L'essenza di esso è tale che si può ammetterne lo svolgimento autonomo nelle varie regioni e città marittime senza particolari influenze reciproche. Gli abitanti di esse furono sempre più o meno audaci navigatori, i Liguri si cimentarono con la navigazione e con le battaglie marittime (contro i Saraceni) ben prima del sec. XII, prima delle consuetudini nonostante il silenzio di queste (cfr. p. 8): è quindi agevole ammettere che nelle città liguri, come nelle altre anche senza imitazione di istituti orientali, coloro che non volevano esporre la persona a gravi pericoli, affidassero i loro beni in varia forma (come diremo fra poco) ai più coraggiosi e più giovani concittadini, purchè vi fosse quella fiducia personale, che è l'elemento fondamentale del contratto. In questo, come per molti altri istituti giuridici, è sempre difficile determinare se le analogie derivino da influenze reciproche o se gli uomini abbiano provveduto in circostanze simili con gli stessi espedienti agli stessi bisogni. L'elemento della divisione di frutti o guadagni fra il capitalista e il lavoratore solo dopo l'effettivo conseguimento è di tale natura che si può ammettere pensato e introdotto contemporaneamente in più luoghi e in più contratti senza alcuna influenza o imitazione.

Anche il verbo *commendare* è tanto diffuso nella lingua latina e nel mondo in cui essa si parlava che le sue varie applicazioni sempre relative all'affidamento alla fede di alcuno poterono farsi dappertutto spontaneamente senza influenze reciproche, dal *commendare* equivalente a *deponere* dei giureconsulti romani, dalla *commendacio* di persone nell'ordinamento feudale e di deboli

laici a chiese e conventi già ricchi e potenti, alla *commenda* del commercio marittimo e terrestre, all'*accomandigia* e *accomanda* del nostro basso Medioevo, nel senso di semplice deposito regolare, alla *commanda* barcellonese che comprende tutti i contratti fiduciari. [99] Penso quindi si possa lasciar da banda il collegamento coi contratti agrari dell'Italia meridionale e della Provenza, dove i rari esempi si riferiscono a cose diverse e a rischi di carattere affatto diverso dai pericoli marittimi (qualità della cosa e dei frutti, possibilità di vigilanza costante del capitalista, continuità dell'associazione), [100] forse anche fu sopravalutata la connessione con la *χρεοκοινωνία*, *chreocinonia* del *Nomos Rhodíon nauticós*, in cui l'elemento prevalente nel nome è il patrimoniale, non il personale, come nella commenda e anche nella *collegantia* veneziana, tanto più che nel *Nomos*, intorno a quel contratto, si ha un solo capitolo, quello ben noto, che non contiene elementi molto chiari sulla essenza del contratto medesimo ed è pure soggetto a discussione nella sua lezione, [101] nè contiene cenno di quella misura precisa di partecipazione al lucro, che è caratteristica della commenda italiana nel periodo più florido.

Anche quanto al secondo punto, forse un esame di esso sotto l'aspetto logico e psicologico può dare risultati più certi dell'esame puramente storico. A mio giudizio l'indagine della mentalità delle parti è il solo strumento che possiamo usare anche per conoscere il contenuto giuridico, quando le carte non ci offrono elementi diretti per determinare immediatamente quest'ultimo.

Appare più probabile che, specialmente nei tempi più antichi, delle piccole navi e dei viaggi non troppo lontani dal porto di partenza, il capitalista si valesse dell'opera di un suo dipendente (come l'antico schiavo romano) con un mandato preciso per il viaggio e per l'impiego della nave appartenente al primo: questa sarebbe la forma più antica. Ma successivamente si potè affidare a un commerciante libero già proclive all'audace partenza l'incarico (che si direbbe ora meglio commissione che mandato, perchè assolutamente ignoto ai terzi, con cui il commendatario tratta oltre mare in nome proprio) di viaggiare e trafficare con patti precisi e con la proibizione di ricevere capitali da altri ed evitare

confusione nei rendiconti, talora su nave propria del capitalista, tal'altra su nave del viaggiatore; più tardi il socio d'opera ebbe anche maggior larghezza d'azione, potè riunire capitali di più persone e formarne una sola massa ripartendo fra esse il guadagno secondo le singole convenzioni o in proporzione. Questa ultima è veramente una forma alquanto più complessa che può essere posteriore alla precedente, ma non vi è invece una ragione logica per ammettere che una delle due sottospecie della commenda (col solo lavoro, o con lavoro e capitale insieme) nasca prima dell'altra. Esse possono sorgere contemporanee secondo condizioni soggettive: se il capitalista va a cercare il socio navigante per affidargli i suoi beni, cercherà e troverà più volentieri persona che già eserciti il commercio marittimo e vi abbia già impiegato capitali propri, cosicchè si avrà la *societas*; se invece il lavoratore attivo va in cerca del capitalista, chiederà una *accomendacio*, se non possiede nulla, la *societas*, se ha qualche suo capitale e vuole aumentarlo; molto probabilmente chi possedeva una quantità di capitali sufficiente per un'impresa individuale preferiva agire da solo e ritener per sè tutto il guadagno. Le due ipotesi possono presentarsi insieme anche nei tempi più antichi, nè può dirsi che l'una richieda maggior fiducia del capitalista nel commendatario e possa quindi corrispondere a uno stato economico più recente in cui sia più esteso il credito; i capitali dell'uno e dell'altro sono esposti agli stessi pericoli e rischi. Può anche ammettersi, come più d'uno scrittore accenna, che il capitalista scelga di preferenza colui che ha già capitali suoi esposti ai medesimi rischi e offra una maggior garanzia personale, ma anche questo pensiero può rappresentare un motivo individuale di deliberazione, non una ragione cronologica generale di priorità d'una forma sull'altra.[102] Nè si può in Genova nè in alcuna città del Mediterraneo o dell'Adriatico affermare che una delle due specie di commenda apparisca per la prima volta in un momento facilmente determinabile: talora la stessa persona operante riceve dallo stesso contraente nella stessa carta o in carte diverse ma contemporanee capitali separati nell'una e nell'altra forma (es. Scr. 35, 337, 770).

Forse nel pensiero delle parti il nome *accomendacio* risponde

meglio alla convenzione unilaterale, perchè si affida un capitale a un terzo che traffichi con esso, il nome *societas* alla bilaterale, in cui entrambe le parti apportano danaro o roba e sono più facilmente considerate associate.

Si discute pure sulla natura del contratto di commenda, se sia un mandato o un contratto sociale, o altro. L'Astuti esaminò nei suoi lavori già citati tutti i contratti ai quali vollero gli scrittori ricondurre la commenda e dimostrò con precisione che nessuno di essi può essere accettato. La sua opinione è che la commenda sia un contratto di natura feneratizia; a me pare anche questo non accettabile, ne dissi già altrove le ragioni e ne riparlerò nelle pagine destinate al prestito. Per me la commenda è un contratto di carattere fiduciario *sui generis*, cioè fondato sulla fiducia reciproca tra le parti, con deciso carattere sociale o meglio associativo per evitare ogni fraintendimento del mio pensiero e ogni confusione con la *societas* romana e con la moderna, e per avvicinarmi invece al concetto di partecipazione, che altri scrittori preferiscono. Si può notare che la commenda di mare è più vicina al concetto sociale, perchè ogni contratto è un circolo chiuso, fine a sè stesso, la commenda di terra è più vicina alla partecipazione, perchè uno dei contraenti ha già o apre una bottega per trafficare in città in modo continuativo.

Nel tempo più antico, quando il capitalista affida i suoi beni al navigatore, con istruzioni ben chiare sul viaggio, sull'opera sua, e questi conferisce solo il suo lavoro e non ha licenza di metter anche il suo danaro, si ha un contratto molto prossimo al mandato, salvo le differenze derivanti dal fatto che l'accommendatario traffica lontano, senza comunicazioni col mandante, senza responsabilità di esso verso i terzi: quindi è meglio parlare di mandato nei rapporti interni, di commissione nei rapporti con terzi in luogo lontano. Sarà anche molto raro il caso che il primo sia retribuito con parte dei lucri eventuali; non v'è esempio in questi secoli di retribuzione proporzionale al valore degli affari trattati, qualunque ne sia il risultato finale, come nella attuale commissione. Ma appena sorge e si diffonde la consuetudine dell'assegnare all'accommendatario una parte dei guadagni che effettivamente

conseguirà con l'opera sua — consuetudine che può sorgere spontaneamente senza bisogno d'imitazione appunto perchè questi traffica lontano, fuori d'ogni vigilanza e con quella forma di retribuzione ha anzi una spinta stimolatrice all'attività sua — allora sorge per me il carattere sociale o, più chiaramente, come già dissi, associativo, che è la nota fondamentale caratteristica del contratto di commenda, e si accorda maggiore libertà al compagno navigatore, con la facoltà di aggiungere capitali propri o di più capitalisti, mentre poi questi ultimi sono singolarmente soddisfatti di dividere i loro capitali tra più accommendatari per ripartire i rischi. Non mi pare convenga neppure dare importanza alla mancanza o esistenza di un fondo comune distinto dei patrimonio dei soci: i contraenti assegnano per la commenda quella certa parte del loro patrimonio che sarà impiegata per lo scopo comune, ma non pensano ad escludere o limitare la loro responsabilità perchè il solo accommendatario ha relazione con i terzi. Carattere associativo, anche se manchino molti elementi (dogmatici) del contratto propriamente detto di società: le parti mirano soltanto a un fine economico e non si curano nè dei nomi nè della natura (dottrinale) delle loro convenzioni. Certo sarà molto più facile il confronto della commenda con la *societas unius negotiationis* che con la società propriamente detta. In ogni modo la commenda nel periodo nostro è una delle forme di relazioni capitalistiche, e il Sombart, che lo nega, non tenne conto sufficiente della diversità dei secoli. [103]

Il confronto degli atti notarili del sec. XII (di Giovanni lo Scriba e di Guglielmo Cassinese) con quelli del XIII (maestro Salmone, Lamberto da Sambuceto ecc.) dà luogo a qualche osservazione notevole. La prima è che i notai del sec. XII non hanno una formula precisa costante per le *accommendaciones*, annotano brevemente il nome e i dati essenziali, quelli del XIII hanno un modulo uniforme, che ripetono sempre con tutte le clausole sempre uguali, variando solo i dati di fatto (nomi, somme, viaggi, misura del lucro). Forse i primi scrivono la sola imbreviatura, la scheda o cedola, riservando la formazione dell'atto completo quando sia necessario, i secondi scrivono anche nel registro l'atto completo

o quasi: forse invece i primi non ebbero dai loro maestri la formula completa, che non si trova negli antichi trattati di notaria. i secondi riconobbero l'opportunità di formarlo per uso proprio e per rimetterlo a discepoli e successori.

Un singolare esempio (estraneo al diritto marittimo), degli effetti della mancanza di formule tralaticie scolastiche è dato dagli atti d'emancipazione nelle carte dello Scriba: vi è detto sempre che il padre dà facoltà al figlio di compiere *omnia sua negocia* e indica minutamente vendite, compere, locazioni, permute, liberamente senza bisogno di autorizzazione, *sicut illi qui ante romanos principes in sua potestate constituebantur*, ma non si fa mai menzione speciale delle commende tanto frequenti nella vita ligure (es. Scr. 74, 85, 162, 206, 325 ecc.).

La seconda osservazione che nel sec. XII abbondano le commende di tutte le due specie e con la bilaterale le *supersocietates*, nel sec. XIII non vi sono più se non commende unilaterali, almeno nei registri editi succitati, e non vi è quasi alcuna commenda bilaterale, neppure nelle *societates* per il commercio di terra. (Eccez. Br I 278, 283; Vit. n. 439). Quali siano state le ragioni economiche e psicologiche di una modificazione così importante, non possiamo determinare; si potrebbe trovarvi un argomento a favore della priorità della commenda bilaterale, la quale, sorta prima tra le due forme del contratto, sarebbe prima decaduta; si potrebbe supporre che, cresciuta la fiducia e il credito, il capitalista abbia più facilmente rinunciato a quella maggior garanzia che forse gli offriva un commendatario che avesse impiegato anche capitali propri nell'impresa. Gioverebbero però più minute ricerche nei registri notarili del XIII sec., perchè, se il cartulario di maestro Salmone contiene atti rogati a Genova, quelli editi di Lamberto da Sambuceto contengono solo atti rogati nelle colonie, dove forse era esclusivamente accolta la commenda unilaterale, e forse in Genova il fenomeno apparirebbe diversamente; forse la maggior frequenza in questi ultimi cartulari, di atti, in cui il lucro accordato all'accomandatario è superiore all'antica tradizionale misura del quarto, fece preferire la forma unilaterale per evitare notevoli difficoltà di computo nella ripartizione.

Delle singole clausole della formula unificata diremo di volta in volta.

Quale sia l'essenza della commenda, fu già ripetuto sopra. Quanto al soggetto, due volte è detto che l'accommendatario è un dipendente dell'accommendante *qui stat cum domino suo* (Ca 273; Scr. 1258). Sono da ricordare alcune limitazioni nel periodo più antico già accennate.

In due carte l'accomandatario è un arruolato dell'equipaggio, *vadens Tunesim ad conductum*, che riceve capitali in commenda al quarto o in *societas* a metà e dichiara di portar anche danaro suo e si riserva espressamente in una in lucro di questo e il prezzo del suo salario mentre nell'altra lo mette in *supersocietas* (Scr. 1252, 1295).

Secondo i brevi della Compagna, alla metà del sec. XII è vietato ai membri di essa *portare per mare* i beni di genovesi che invitati espressamente ad entrare in essa non vi facciano adesione, fare *compagniam de pecunia* con estranei abitanti oltre i confini designati del *districtus* genovese, *portare per mare* o *accipere in Ianua* le robe loro *ad proficuum de mari*. Tali espressioni comprendono evidentemente le due sottospecie della commenda, e *compagnia* equivale alla *societas*.

Insieme a stranieri benemeriti, che già resero o renderanno servigi utili al Comune, come taluni piacentini e anche il celebre Cencio, cancelliere e camerario pontificio, i consoli genovesi concedono particolar privilegio di *mittere ad laborandum super mare ubicumque voluerint* i loro danari in una determinata misura annuale, di viaggiare, portare e mandare robe loro coi Genovesi, come fanno i cittadini di Genova, senza acquistare cittadinanza genovese, mentre i Genovesi che non parteciparono a una determinata spedizione militare (probabilmente quella di Almeria e Tortosa, 1147-48) e si allontanarono dalla città senza licenza, sono dichiarati infami, devono esser trattati come *forici homines*, esclusi dalle speculazioni commerciali; quanto agli abitanti di terre liguri soggetti al dominio genovese, ma non cittadini, non è chiaro se abbiano libera facoltà di partecipare a tale specie di contratti. Infine in quel singolare periodo di storia genovese che

si svolge attorno alla persona alquanto misteriosa di Filippo di Lamberto, si permette agli uomini di una *rassa* o associazione a lui contraria *portari per mare*, sebbene non possano *esse de compagna.*[104] Però molti contratti sono da Giovanni Scriba stipulati senza difficoltà tra Genovesi e stranieri, probabilmente residenti e trafficanti nella città, e forse più tardi o in tempi più tranquilli nessuna particolare autorizzazione fu necessaria.

Le registrazioni dei notai hanno per la commenda unilaterale sempre la forma della dichiarazione obbligatoria dell'accommendatario o confessione di debito in prima o terza persona. Questo non è però un argomento a favore della natura feneratizia del contratto, come pensa l'Astuti;[105] la convenzione apparisce alle parti come atto di obbligazione unilaterale assunta dall'accommendatario per la sua attività futura, come ricevuta di capitali e promessa di portarli oltremare, trafficare con essi e farli fruttare; il contratto è reale, preceduto dalla consegna dei capitali stessi, e perfezionato con essa; l'accommendante non ha più obbligo alcuno, e per l'altro contraente il debito per la restituzione si precisa nella quantità solo dopo la liquidazione. Quando il contratto assume qualità e nome di società, sia nella commenda bilaterale presso Giovanni lo Scriba, sia nella commenda unilaterale di terra presso Salmone, le parti dichiarano di aver contratto fra loro, *mutuo* o *ad invicem* società: nella prima vi è sempre ugualmente la promessa dell'accommendatario, nella seconda vi può essere alcuna promessa reciproca dell'accommendante.

Sono rari gli esempi di più accommendatari uniti insieme nella stessa impresa (es. Scr. n. 73, 248, 290, 500); nel n. 130 due accommendatarii trafficano ciascuno per conto loro e poi mettono insieme i guadagni. Un solo esempio in Scr. n. 482 di un *papiro sisso in pari* di cui ciascuna parte ha un esemplare: il capitalista è uno straniero, *Solimanus de Salerno*, ma in altre carte in cui egli interviene e fornisce i capitali, manca ogni traccia di più esemplari.

Il commendatario riceve danaro o merci, anche pietre preziose (Go 184; R 311) e talora l'una e l'altra specie, secondo che il commendante abbia disponibile l'una o l'altra; quando riceve

merci che deve vendere per impiegarne il danaro nella speculazione mercantile, rimane affatto libero di venderle dove vuole, ma nella maggior parte dei casi venderà dove le trasporta nel suo viaggio. Nelle carte di Giovanni Scriba, le merci sono stimate assai di rado, molto più spesso negli altri cartulari. La formula del sec. XIII contiene sempre la tralaticia rinuncia all'eccezione di non ricevute le cose indicate (*exc. non num. pec.*).

Qualche volta il capitale consegnato dell'accommendante consiste in una nave o parte di nave o in alcuni *loca* di cui egli è proprietario, per lo più senza particolari aggiunte, nonostante la grande diversità fra tale apporto e le altre forme sopranotate[106] (es. Scr. 98, 287, 328; Ch. n., 15, 18; Br I 17, 75 reg. 30; By 17 not. 2; Fe 152; Sal. 1343; T par. II 42, ove si dà in accomenda una somma determinata *implicata in locis navis*, e non si comprende chi sia il proprietario della nave).

È molto notevole e va rilevato che nel caso in cui la nave sia invece propria del commendatario che viaggia su di essa, non apparisce che essa venga considerata come capitale da lui messo in comune; essa è solo uno strumento indispensabile della sua attività e non se ne tien conto per aumentare la quota di guadagno che gli spetta quale socio d'opera (eccez. Des D 437).[107]

In alcune carte si legge che il *missus* che deve consegnare determinati capitali a persona nominata, sia a Genova o altrove, se non trova quest'ultima, può trafficare coi capitali medesimi in accommenda coi patti consueti, affinchè il danaro non rimanga infruttifero (Scr. 243, 252; Br I 93).

Nelle carte famagostane si hanno parecchi accenni a capitali dati a commenda e calcolati in *partes*, che appariscono nella misura fissa di cinquanta bisanti in molte carte, di sessanta in altre (Des D n. 268, 269, 405, 430, 451, 474, 479, 485; n. 338, 378, 384). In un altro documento si parla di *partes* di 36 bisanti, ma in esso è chiaro che si tratta di una vera società in cui il capitale è considerato diviso in sette parti, un socio ne conferisce due, un altro pure due e il terzo tre (Des D. n. 437). Vi è qualche raro esempio di commende bilaterali, in cui i contraenti apportano capitali uguali o quasi (Scr. 258, 310, 392, 463, II p. 262),

talvolta vanno anche insieme nel viaggio indicato e trafficheranno insieme; il lucro si divide sempre per metà.

Assai varia è la natura degli accordi che si stipulano tra le parti. L'accommendatario porta talora i capitali d'una sola persona, talora ne riunisce di più persone, ora ha l'obbligo di tenerne conto separato, ora ha facoltà di riunirli in una massa unica per il traffico, dividendosi poi in proporzione i guadagni. [108] In qualche carta si proibisce espressamente di far *societas* con altri dei capitali ricevuti invece di impiegarli da sè, in altre gliene è data non meno espressa licenza. Così in molte carte egli dichiara esplicitamente di portare anche danari suoi propri, forse perchè non lo avrebbe potuto per consuetudine; in tal caso egli deve tener ben distinte le due masse, potendo ritenere per sè tutti i guadagni suoi propri, cosicchè si ha una forma ben diversa dalla commenda bilaterale. Nella formula del sec. XIII si legge chiaramente che egli riceve i capitali dell'accommendante nelle sue implicite, cioè nelle sue speculazioni, senza tenerli separati (eccez. in Des B 58). Questa, come le altre variazioni suaccennate, sono tutte manifestazioni di una maggior libertà d'azione accordatagli, o anche assunta da lui per atto suo proprio nella progressiva espansione dei traffici (es. Ch. 28, 47; Scr. 511, 599, 693, 805, 856, 1022, 1127; Br I 17, 75; T par. II 42).

In alcune carte si stipula contemporaneamente in un atto solo fra le stesse persone una commenda della seconda specie, *societas*, e una della prima, *accommendacio*. La stessa persona conferisce un capitale, al quale l'altra contrappone nella consueta misura la metà della stessa somma, e un altro capitale al quale l'altra non contrappone capitale materiale, ma solo il suo lavoro (capitale umano) (es. Scr. 381, 624, 643, 692, 920, 1291; Ca in Ch. n. 46, 47, 49, 51, 54, 60, 66; T II 34). Le relazioni giuridiche fra le parti non mutano, l'autonomia dell'accommendatario è uguale per i due contratti, ma le relazioni economiche e la contabilità è particolarmente complessa. Si aggiunge che la quarta parte del profitto che spetta all'accommendatario nell'*accommendacio* deve essere versata e messa nella *societas* (e il contratto assume talvolta il nome di *supersocietas*); qualche volta si dichiara che i due capi-

tali devono tenersi separati nella speculazione; qualche volta si tace, ma questo si deve sottointendere, perchè senza la separazione la *quarta proficui*, che dev'esser aggiunta ai capitali della *societas*, non si potrebbe computare. Alla liquidazione, restituiti a ciascuno i capitali suoi, il lucro si ripartisce, come di consueto, per metà fra le parti contraenti, cosicchè in tal modo l'accommendatario si accontenta di ricevere solo per l'*accomendacio* la metà del quarto che versò nella *societas*. Qualche carta contiene insieme licenza all'accommendatario di portare piccole somme sue proprie in più ritenendone per sè tutto il guadagno (Scr. n. 381, 692). È facile determinare come le persone siano state indotte a simile accordo: il capitalista vuol impiegare nella speculazione marittima e affidare allo stesso accommendatario un certo capitale, ma questi non ha disponibile tutta la metà della somma necessaria per riceverlo tutto in *societas* e riceverà in questa forma la somma a cui può contrapporre la sua metà, in *accommendacio* semplice il resto; questo risulta in modo evidente in Ch. n. 60. Forse possono anche esservi speciali accordi verbali, perchè il resto ora accennato sia impiegato in un modo determinato in una certa qualità di merce, di cui può esser tenuto facilmente distinto il profitto. In qualche caso le due speculazioni si svolgono sino alla fine in modo affatto separato, in altre carte esse si intrecciano, come abbiamo indicato, col versamento del quarto di lucro spettante all'accommendatario nella massa del capitale della *societas*. Non si può affermare che sia ben chiaro se questo quarto debba solo esser versato alla liquidazione o se debba aggiungersi prima ad aumentare il capitale della *societas:* la formula usata è *quarta que debet converti in proficuum sotietatis* o *que debet reverti ad societatem.* [109]

La nave, su cui il commerciante viaggia, rare volte è nominata, e talora può liberamente esser mutata da lui (Scr. n. 480).

Il viaggio è talora determinato con precisione e con qualche limitazione, con l'indicazione di un porto o d'una regione, in Sicilia, in Sardegna o in Africa (spesso a Buzea, Bugia) o nella forma più generale *ultra mare*, cioè in Oriente, in Siria, nel Mar Nero, non fuori di questo (es. Br I 26, 65, 165). Non è forse mai

usato nelle carte private quel nome *pelagus*, che si ha in documenti pubblici, come gli accordi con Savona, per indicare il tratto di mare dalla costa ligure a una linea ideale Civitavecchia-Sardegna-Spagna. [110] Qualche volta si lascia piena libertà almeno alternativa all'accommendatario di andare *quo melius mihi videbitur* o *quo voluerit*, senza limitazione, secondo le condizioni dei mercati (es. T 56, 74, II par. 35, 42; Ch. 36, 44, 60. Scr. 657, 900). Molto frequente invece è compresa nella formula del sec. XIII l'aggiunta *vel quo Deus mihi melius ministraverit* o *administraverit*, nella quale, come già fu detto, è incerto se le parti intendano dove la volontà divina sbalestrerà la nave per caso fortuito o forza maggiore, o se ammettano un certo arbitrio di prolungare il viaggio con l'aiuto divino. Forse questa formula, come la precedente, nasconde un viaggio che si vuol tenere segreto alla partenza. Questo probabilmente è da ammettere in una accommenda in cui il viaggiatore può andare in Corsica e Sardegna e dove vuole, *usque ad voluntatem tuam* dell'accommendante che avrebbe diritto di richiamarlo (Vit. p. 276, n. 51). Quando il commendatario viaggia su una nave che porta molti mercanti (o forse quando viaggia di conserva con altri nelle consuete spedizioni periodiche), egli ha facoltà di andare dove la maggioranza dei caricatori avrà deliberato, forse con la libertà di rimanere dov'è o di ritornare da solo (T 4, 5; Scr. 69, 141; Ch. 19). In qualche carta di commenda si legge l'esplicita licenza di portare i capitali sia per mare che per terra (Scr. 863, 910, 922 II, p. 282).

In alcune convenzioni si legge il divieto esplicito di portare i capitali *in devetum* nei paesi con i quali il Comune avesse interdetto il traffico.

La proibizione probabilmente è sottointesa in tutte le accommende, anche dove non è espressamente inserita, perchè delle conseguenze dannose della violazione del *devetum* e del traffico in paesi vietati (confische, multe ecc.) il commerciante sarebbe responsabile come di ogni altra colpa (es. Scr. 603, 678, 1291; Ch. Go 329).

Invece in altre carte si escludono espressamente certe regioni, dove l'accommendatario non deve andare (Scr. n. 217, 381).

Qualche esempio di commende per un tempo determinato, due o tre anni, dopo il quale l'accomendatario dovrà ritornare o almeno por termine alla speculazione concordata (Scr. 562, 607; Br. I 74).

In generale non vi sono limiti alla facoltà dell'accommendatario, che porta i capitali *laboratum* o *causa mercandi* o *negociandi*. Egli potrà quindi impiegare il danaro in acquisti di merci (forse anche nel porto di partenza) e rivendite, rivender le merci che porta e reimpiegarne il prezzo, impegnare le merci a garanzia di prestiti ricevuti in danaro, che probabilmente riscatterà prima di partire per il ritorno. In alcune carte è detto che può *mercari et orsegare* (Des. D 250, 274, 275). Naturalmente se ricevette l'incarico di eseguire qualche pagamento, vi impiegherà il danaro avuto o ricavato, come può aver avuto l'ordine di riscuotere crediti del commendante (es. Ch. 52).

Qualche esempio di accordi speciali secondo il prezzo a cui saranno vendute le merci (es. Scr. 626, 1011, 1256). L'accommendatario, che porta capitali di più persone o anche suoi in qualche carta è obbligato a tenerli separati negli impieghi e i lucri (es. Scr. n. 840, 869, 883), nella maggior parte degli atti può farne una massa unica e dividerà lucri e spese in proporzione, nella formula del sec. XIII è sempre detto che riceve i capitali *in mea comuni implicita*.

La libertà del commendatario è meno chiara, quando sia data in commenda una nave o parte di nave, poichè la massima parte delle carte ne tacciono: egli continuerà ad avere anche per essa la rappresentanza del commendante, e potrà certo provvedere alle riparazioni e spese necessarie, noleggiar la nave, darla in pegno. Probabilmente egli non potrà liberamente venderla, perchè il mandato tacito ricevuto dal proprietario non giunge forse a questo, sebbene ogni condomino fosse per l'alienazione della sua quota pienamente indipendente dal consenso altrui, d'altra parte per la libertà del commendatario intorno al restituire il capitale in danaro o merci (di cui si dirà più innanzi) si può anche concludere che, se la speculazione oltre mare dà buoni frutti e riesce lucrosa, il commendante non si lagnerà di una vendita della stessa nave alquanto arbitraria. Giova pur notare che le

nostre carte (e gli statuti) ammettono che i condomini possano deliberare di vender la nave nel porto d'arrivo, e il commendatario che non è condomino, ma solo ha in commenda una parte della nave, non potà opporvisi. In una carta la facoltà di vendita è espressamente concessa; in un'altra è altrettanto espressamente aggiunto che il commendatario può dar in pegno la nave, ma non può venderla: si tratta però della commenda di una intera nave e il proprietario di essa può apporre una tale limitazione all'operato del suo incaricato.

In una carta si ammette la piena libertà dell'accommendatario di agire, nel modo che giudicherà più utile nell'interesse comune; in altre egli promette di osservare le istruzioni che ricevesse dall'accommendante per lettera o per nuncio (Scr. 381, 752, 841, 849, 914, 934).

Qualche raro esempio di contratto con istruzioni precise per la vendita delle merci portate e per il reimpiego del ricavato; in due carte è detto che il viaggiatore deve operare a nome del capitalista, ma probabilmente anche in esse le parti non pensano a un mandato con rappresentanza e mirano solo a mantenere evidente la posizione interna subordinata del viaggiatore verso l'altra parte, senza legare a questa il terzo lontano (Scr. 435, 893, 894, 458, 496; cfr. n. 787 commercio in terra a nome del capitalista).

Si hanno anche particolari divieti espliciti, o di prestare in generale o di mutuare per la corsa marittima, o di prestare ad usura, o a persona che non sia commerciante o senza garanzie reali di pegno (Scr. 705, II, p. 284; Ch. n. 30, 45; Ca. f. 57$^{v}$; Sal. 105, 156),[111] forse la proibizione di prestare a usura si riferisce all'usura di terra che cadeva sotto le sanzioni canoniche.[112] In due carte dello Scriba (n. 890, 891) si legge la proibizione di prestare a qualcuna delle *potestates ultra marinae*, ma non sappiamo se si intendano i principi infedeli sovrani nelle terre d'oltremare o i cavalieri crociati che hanno signorie feudali in Siria e in Palestina, o questi e quelli insieme. In carte posteriori abbiamo carte che danno agli accommendatari che vanno in Siria espressa licenza di mutuare al re di Francia, ai Templari, all'Ospedale di S. Giovanni di Acri (Be n. 43, 53 bis, 53 ter).[113]

In qualche carta è data facoltà all'accommendatario di mandare altri in suo luogo o più precisamente si dichiara che i capitali saranno portati in traffico da persona diversa dai contraenti, per lo più congiunto del capitalista minore (Scr. 752, 774).

Alla fine dell'impresa, o dopo il termine pattuito per la sua durata, l'accommendatario deve ritornare, restituire il capitale ricevuto con il lucro (*restituere* o *reducere in manus*, *salvo capitali* o *cum capitale* dice il Cassinese, *utriusque capitali extracto* dice lo Scriba per le *societates*). Nel silenzio delle carte, che usano solo la espressione *capitale et lucrum*, si deve ritenere che egli possa liberamente scegliere tra l'eseguire questo suo obbligo in danaro o in merci, ed egli provvederà nel modo che giudicherà più opportuno, poichè il danaro contante renderà più agevole la liquidazione, talune merci possono acquistarsi a miglior mercato nel porto di destinazione e importarsi per rivenderle all'arrivo. Vi sono esempi dell'una e dell'altra forma, quietanze di danaro e carte in cui si parla di merci residue dopo la liquidazione (es. Scr. 909, 1004, 1227, II, p. 252; Br. II 12). In una carta è detto che l'accommendatario potrà restituire le cose ricevute o il prezzo ricavatone, senza alcun lucro per lui (Ch. n. 68).

In molte carte del sec. XII si dà licenza esplicita di *mittere* o *dimittere* tutto o parte del capitale, cioè di rimandare al capitalista prima del ritorno; nella formula costante del sec. XIII è sempre compresa la facoltà di *mittere ante se et post se* tutto o parte, quando e come il commerciante voglia (es. Scr. 251, 746, 822, II, p. 133, 284; Ch. 20, 32, 53). Se il *mittere ante te* ha il significato suddetto (cfr. Sal. 42 *si Ianuam non rediero*, e 415, *computate lib. 4 quas dimisi apud Mesanam*) *mittere* o *dimittere post se* deve intendersi far arrivare il capitale da restituire dopo la persona dell'accommendatario; in qualche caso ciò viene espressamente escluso e si dovrà credere anche tacitamente vietato dove è detto solo *ante me* e non se ne dà espressa licenza (esclus. esplicita del *mittere post se* Br. I 155, 201, 226; più spesso in quelle carte si nomina solo *ante me*). In ogni caso il rinvio deve farsi con testimoni o scrittura pubblica (usandosi talora le parole *locare* o *collocare cum testibus* come Des B 69, 78, per contemporanea sicurezza

delle due parti a garanzia di eventuali contestazioni, specialmente in caso di sinistri (es. del *locare* Scr. 746, 750, 893, 812; T 67 e par. II, 41, 42).

Il commendatario deve rendere il conto dell'opera sua al più presto, in ogni caso prima di ripartire per un altro viaggio, come confermano gli statuti di Pera che puniscono colui il quale manchi a tale suo dovere (c. 232).

In alcune carte è detto che le *expensae* si dividono *per libram*, cioè tra gli associati alla spedizione e contribuenti in proporzione dei capitali conferiti; [114] in altre è detto che l'accommendatario provvederà alle spese *sicut in aliis*, cioè nel modo fissato nelle altre commende ch'egli porta seco oltre mare (com'è espressamente dichiarato nella formula del sec. XIII) o che i lucri si dividono *sine expensis* o sono escluse le *expensae victus et vestitus* o le *expensae nisi in fornimento pecuniae* o *praeter in res fornire* (es. Scr. 365, 578, 812, 1327, 1470; B 25, 1235 solo le spese necessarie; Ca f. 208$^v$, 223$^v$, 266$^v$, 270). Certamente (e sarebbe illogico che fosse altrimenti) le spese strettamente collegate all'impresa, provviste di bordo, riparazioni, accessori nautici (*res fornire*), dazi noli (*fornire pecuniam*?) devono dedursi dalle attività prima di calcolare il guadagno netto da ripartire; gli accordi si riferiscono alle spese personali del socio d'opera nei porti di scalo e di destinazione, finchè egli attende a condurre a termine le sue operazioni. Queste sono talora, come si è detto, espressamente escluse, nel silenzio delle carte, e sono il maggior numero, provvederanno gli usi; anche il patto di dividere i lucri *sine expensis* può intendersi in due modi, o senza deduzione di quelle spese particolari o dopo averle dedotte. Nei rendiconti mercantili editi dall'Astuti sono assai limitate le indicazioni relative alle spese. [115]

Dopo restituito o prelevato il capitale versato si verrà alla divisione dei guadagni. Il commendatario ha diritto alla parte convenuta del guadagno, secondo alcune carte (spesso in quelle di Pera e Caffa), ha facoltà di ritenerlo da sè senz'altro all'atto della resa dei conti e restituzione secondo altre (nella maggior parte delle più antiche) deve riconsegnare il tutto e riceverà dal capitalista quanto gli spetta dopo resi i conti: tale differenza può deri-

vare o da una maggior dipendenza di quello da questo, o da una maggior diffidenza di questo verso quello, [116] anche nella formula del sec. XIII in alcuni gruppi obbligo di consegna del totale, per ricever poi la parte di guadagno, ma in altri (a Laiazzo) obbligo di restituire, *retenta quarta parte*. Nella maggior parte delle carte genovesi più antiche la quota di lucro assegnata al lavoro del socio che viaggia e traffica è di un quarto, come in altre città italiane, [117] misura che taluno giudica troppo bassa e dura per il commendatario, [118] o perchè il capitalista diffidasse di questo che trafficando lontano poteva celare parte dei profitti, o perchè quegli sopravalutasse il proprio rischio di perdere parte delle sue ricchezze, mentre il pericolo per l'altro era ridotto all'aver lavorato per nulla. Quando quest'ultimo apporta anche capitale, avrà oltre alla quota di lucro per il lavoro una parte proporzionale dell'altra parte di guadagno riservata al capitale: quindi in un numero notevole delle carte più antiche, forse per facilità di calcolo, quegli conferisce una quantità di capitale uguale a metà dell'apporto dell'altro socio, cioè a un terzo di tutto il capitale, e riceve quindi metà del lucro, un quarto per l'opera e un quarto per il capitale (cioè un terzo dei tre quarti residui).

Nell'unica commenda bilaterale che s'incontra nelle carte di Bonifacio, l'accommendante conferisce quattro quinti del capitale e accetta per sè solo un terzo del lucro eventuale (Vit. 439).

Qui giova ricordare, come già dissi altrove, [119] che se è possibile e probabile che la grande diffusione della commenda nel bacino mediterraneo non sia dovuta a imitazioni e influenze reciproche, ma a sviluppo spontaneo contemporaneo in varie contrade per analogia di circostanze economiche, è altrettanto probabile che in un punto particolare vi sia stata imitazione da un porto all'altro, cioè precisamente nella uguale valutazione del lavoro, nella assegnazione di un quarto dei frutti a compenso di colui che li ricavò con l'opera sua personale di trafficante trasmarino. Di questa misura ben determinata si hanno documenti contemporanei del sec. XII a Venezia, a Genova, a Pisa, nè è il caso di attribuire la priorità all'una o all'altra per lievi differenze di anni tra le carte veneziane e genovesi (dal 1154) e il costituto

pisano dell'uso (circa 1161), perchè la data degli atti a noi pervenuti non è prova sufficiente per dedurne quali siano le prime carte in cui si riscontri tale misura numerica. Quasi si potrebbe assegnare la priorità al documento pisano, in cui si ha già una norma positiva di carattere consuetudinario, preceduta e derivata quindi, secondo il processo ben noto, dalla costante ripetizione convenzionale degli atti giuridici.

Non abbiamo ancora in queste carte elementi sufficienti per valutare numericamente i guadagni, certo notevoli, che si ripartivano tra i contraenti nelle speculazioni ben riuscite. Le quietanze non sogliono distinguere fra la parte delle somme riscosse che è restituzione di quelle date a commenda e la parte che è quota di lucro (vedere i rendiconti dell'Astuti). Solo un arbitrato del 1253 riconosce all'accommendante il diritto a una somma uguale al capitale affidato all'altro, cioè al 100 per cento (LOPEZ, p. 243 n. 108). Solo nel sec. XIV provvedono gli statuti a fissare la percentuale che l'accommendatario deve pagare a titolo di guadagno, se non rende il conto nel termine stabilito o consuetudinario, come lucro minimo presunto e salva la prova di un guadagno maggiore effettivo. E la cifra della percentuale è molto variabile, 20% a Genova, 25 e 40% a Savona, 50% ad Albenga. [120]

Non mancano esempi, quantunque rari, di assegnazione all'accommendatario d'una parte di lucri superiore al quarto, certo o per motivi soggettivi di ordine personale o per circostanze speciali oggettive di tempo o di luogo, di pericoli o difficoltà (es. Ch. 45; Scr. 352, 902). Nel sec. XIII a Portovenere, a Pera e Caffa, in Armenia sono più frequenti le carte, in cui l'accommendatario si riserva un terzo o anche la metà del guadagno (es. Fa p. 14; Br passim; Des D).

Nelle carte di Bonifacio vi è qualche esempio di limitazione esplicita del lucro dovuto sino a una determinata misura (Vit. 173, 174, 296); in un'altra carta si dà in commenda metà di una saettia per andare in corso contro i nemici del Comune, e il commendante avrà la parte di guadagno che spetterà nella ripartizione alla nave (Vit. p. 201, n. 32).

Vi sono poche carte in cui si incontrano espressioni incerte,

p. es. quando il commendatario accetta il lucro *quod placuerit* al commendante a suo pieno arbitrio o viceversa gli promette *ea pars lucri quod mihi videbitur* (Scr. 246; Des D 288; Fe 503; Sal. 182). In parecchie carte di Portovenere si promette semplicemente di dare al commendante la stessa quota di profitto che sì darà agli altri di cui si portano le robe, e si ricorrerà alle altre carte di commenda o agli usi o si avranno accordi verbali (Fe p. 14).

In qualche contratto si ha un compenso fissato in misura precisa, *pro mercede* o *pro conducto*, e vi si preferisce la formula *portare laboratum* invece del nome *accommendatio:* non saprei dedurne che nell'intenzione delle parti l'accordo abbia piuttosto carattere di locazione d'opera, anzichè di vera commenda, poichè in altre carte il *portare laboratum* è unito alla vendita a nome del capitalista, ma anche alla comune partecipazione ai lucri eventuali (Scr. 5, 27, 69, 326, 812, 1285; Br I 164; Scr. 458, 494).

Vi è un numero abbastanza notevole di atti in cui si tace del lucro e talvolta il commendatario esclude espressamente ogni sua partecipazione al lucro o dichiara di portare i capitali affidatigli *gratis et amore* o anche *mutuo gratis et amore:* quelle carte non presentano alcun'altra differenza di forma dalle commende ordinarie al quarto (es. di silenzio Scr. 1226; Br I 107, 273; Des D 268, 360; Be 53; di esclusione Scr. 747, 1120; Br I 93; Des D 424, 471 Vit. 93, 548; Fe II, 250; della formula suddetta molti atti in Br I; un esempio di negligente trascrizione di formule in Br I 110, dove si ha una commenda ricevuta *gratis et amore* insieme col patto di un terzo del guadagno). [121]

Nei contratti che tacciono si può pensare ad accordi estracontrattuali o più probabilmente alla accettazione sottointesa di usi vigenti per la ripartizione del guadagno. Invece nelle carte che espressamente escludono è difficile ammettere la prestazione veramente gratuita per amor di Dio e si possono fare diverse ipotesi.

Quella del Byrne, [122] che ne cerca il fondamento in ragioni personali e di parentela, non si adatta a parer mio al numero notevole di tali carte. Qualche volta possono le commende gratuite essere analoghe alle convenzioni di *accomendacio et custodia*, di

cui dirò più innanzi. Più probabile apparisce l'influenza dei divieti canonici contro l'interesse e contro ogni guadagno pecuniario; talora i contraenti ad evitare ogni opposizione e pretesto con eccezione di usura, per accontentare i giudici ecclesiastici i quali furono spesso proclivi a tener conto solo delle apparenze, [123] richiesero al notaio l'uso della formula gratuita, riservando ancora agli accordi stipulati verbalmente o agli usi la ripartizione dei lucri al ritorno del commendatario. Altre volte invece si tratta di veri contratti di mutuo rivestiti delle forme della commenda, in cui l'interesse è già computato nella somma indicata come capitale da restituire): il notaio usò la formula consueta della commenda, forse inconscio della simulazione e su richiesta delle parti, forse conscio di quella e offrendo egli stesso alle parti il modo di nasconderla. E questo sia detto senza dar troppa importanza all'uso sopraccennato della parola *mutuo* che può anche esser parte di una espressione tralaticia e indicare soltanto l'accordo reciproco dei contraenti, come l'*invicem* di altre carte. Giova aggiungere che in quest'ultimo caso, simulazione di mutuo sotto l'apparenza della commenda, il capitale fornito dal commendante è esposto secondo la norma consueta ai rischi di mare e non viene restituito se non in caso di buon fine; noi avremmo dunque la simulazione d'un prestito aleatorio marittimo, contratto che si presenta frequentissimo nella sua propria veste, come diremo, anch'esso però senza pattuizione esplicita di interessi, e ci troveremmo di fronte a un altro dubbio: perchè negli stessi tempi e luoghi in taluni casi si dia al contratto la forma espressa di prestito sotto condizione di salvo arrivo, e in altre carte si preferisca la forma di commenda espressamente gratuita con uguale risultato.

Non deve neppur dimenticarsi che vi sono veri e manifesti contratti di mutuo terrestre, in cui si usa solo la parola *accomendacio*, poichè il debitore dichiara di aver ricevuto il danaro *in acc.* e promette senz'altro renderlo al tempo stabilito (es. Ch. 21).

Il guadagno suole indicarsi con la voce *lucrum* o *proficuum*. Nessuno rilevò finora, se non erro (salvo il Lastig assai brevemente [124]) che nelle carte più antiche si distinguono due specie di guadagni da ripartire ugualmente, il *lucrum* o *proficuum* che si

ritrae dalla regolare speculazione mercantile, fatta una o più volte col danaro ricevuto dall'accommendante o ricavato dalla vendita delle merci, è costituito dall'eccedenza dei prezzi di vendita da quelli di compera dedotte le spese, si ripartisce nella misura ordinaria del quarto o nella pattuita, e un'altra specie per lo più chiamata *percacium*, frutto di opera personale, *percacium mee personae*, o di qualche favorevole evento, o *percacium aliquo modo*, *percacium ex prospera fortuna* che deve pur esser messo in comune. [125] Così è detto in generale in alcune carte (es. Scr. 649, 810, 949, 1295 e p. 284; Ch. n. 51, 54 p. 91; Ro. 276, 284); in una carta dello Scriba si parla del guadagno che i *calcatores* possono fare prestando l'opera loro per altre navi durante le soste nei porti di scalo e che promettono dividere con i proprietari della nave nella quale viaggiano e in una carta del Cassinese, in cui si unisce un contratto di associazione per la corsa marittima e una accommenda fra le stesse persone, si pattuisce la divisione del *procacio quod Deus dederit* per la prima e del *lucrum* per la seconda (Ser. n. 578; Ca f. 273$^{v}$). Il *percacium* comprende ogni guadagno diverso dal mercantile, di corsa marittima, di opera personale di *calcator* o marinaio, di ritrovamenti fortuiti in mare. [126] La ripartizione di esso col lucro e nello stesso modo è una riprova della natura associativa del contratto secondo l'opinione delle parti.

Ora dev'essere riesaminato il problema della responsabilità e del rischio in particolare relazione con la commenda; altri ne indicarono la soluzione senza discuterla e ammisero il rischio senza colpa a carico del commendante e io mutai anche opinione in proposito (cfr. not. 79).

È evidente che, se vi sia colpa nel commendatario, egli risponderà di ogni danno. Nelle carte dello Scriba egli e i suoi fideiussori promettono col giuramento consueto |di risarcire se il primo commette *magida*, *lecaria*, [127] *sbaraiaria*, o se *luxuriose aut sua incuria vastaverit* tutte parole che significano negligenza o dolo (Scr. 915, 967, 482). In T 88 il fideiussore assume espresso obbligo di risarcire i danni derivanti da colpa del *portator* e talvolta il padre si obbliga a rispondere dei danni prodotti dal figlio accommendatario per sua colpa (Scr. n. 208, 221, 433). In altre

carte si legge la promessa del commendatario di non defraudare il socio al di là d'una piccola quantità determinata, che non supera su tutto il capitale una lira genovese e rappresenta una lieve tolleranza per piccole colpe e negligenze; sono anche queste tra le carte più antiche, in cui minore è la libertà concessa al socio d'opera (es. Scr. 162, 649, 832, 1125; Ca f. 10, 78ᵛ). [128]

Un caso di colpa sarà la violazione dei limiti all'impiego dei capitali. Un altro sarà il viaggiare nelle regioni *in deveto*, contro cui fu proclamata dal Comune l'interdizione dei traffici.

Singolare l'espressione che l'accommendatario giura *quod inde non faciet forcias ipsi oberto et nec fraude ultra s. x per annum*, che non ruberà con la violenza nè con la frode oltre quel limite (Scr. n. 693).

È pur evidente, che, se per cause mercantili economiche, indipendenti dalla volontà e diligenza del commendatario, l'impresa darà scarso guadagno o non ne darà alcuno, senza perdita del capitale conferito dal commendante, potrà e dovrà questo essere restituito intatto o quasi e i due soci divideranno secondo i patti quel qualsiasi *lucrum quod Deus dederit*, se ve ne sarà alcuno, ma i documenti non accennano mai a queste varie ipotesi.

Il problema si presenta dunque per tutti i sinistri che nell'andata o nel ritorno producano la perdita totale o parziale dei capitali dati a commenda delle merci che li rappresentano, delle navi o parti di navi eventualmente conferite.

Non vi è alcun accenno a una particolare diligenza che sia messa a carico dell'accommendatario: in qualche carta è fatto obbligo a lui di *facere ut de rebus suis* (Ch. 26, 31, 52); assai spesso è detto che egli promette con giuramento di operare *bona fide*, *ad bonum societatis*, *secundum tenorem bone societatis*, e questo è espressamente dichiarato nella formula del sec. XIII. [129] (es. Scr. 562, 639, ecc. cfr. p. es. invece Sal. 398, in cui taluno ricevendo certi oggetti *in accomodato* promette restituirli nel termine indicato *sana et salva* e rispondere di ogni guasto *culpa levi vel casu*). Gli statuti di Pera mettono a carico dell'accommendatario la prova di aver perduto i capitali ricevuti senza colpa, quindi con la presunzione di colpa contro di lui (Scr. 211).

Qualche volta il socio d'opera dichiara espressamente di lavorare *ad meum risicum* o promette restituire i capitali *salvi in terra*; altre volte pattuisce invece di viaggiare *ad tuum risicum*, o con una delle forme *ad risicum* sopra indicate sia *ad risicum Dei, maris, gentium*, sia *ad risicum* di certe cose determinate, cioè a carico del proprietario di esse, del capitalista accommendatario, o *sana eunte* o *redeunte nave* con tutte le cose e le persone che sono a bordo incolumi. Qui si applicano tutte le osservazioni già esposte su quelle espressioni e sulla loro interpretazione, che rispondono alla volontà esplicita dichiarata dalle parti.

Nelle carte dello Scriba si hanno parecchie carte di commenda col rischio a carico del commendante (*ad tuum resicum*), o dei capitali della *societas* (es. 739, 857) o di cose determinate viaggianti, cioè del proprietario di esse (es. Br I 151), pochissime col rischio invertito, che sarebbe la eccezione, la massima parte senza alcuna indicazione; manca ogni accenno al rischio in quelle edite del Cassinese, in quelle di mastro Salmone, salvo pochissime (n. 452 a rischio dell'accommendatario, n. 399, 603 a rischio del capitalista); in quelle di Pera e Caffa, come manca nella formula notarile del sec. XIII. In alcune carte è pattuito che il rischio si dividerà, come il guadagno, a metà, fra i soci, nel qual caso l'accommendatario dovrà rimborsare la metà col capitale all'accommendante (Fa p. 15); ve n'ha una, in cui il commendatario di un legno assume espressamente sopra di sè il pericolo della cattura del legno da parte di nemici nominativamente indicati (Savonesi, Albengani, Finalesi, Siciliani), fissando anche il valore della nave da rimborsare, e usa la formula *sit periculo mei et non tui*, con la quale dimostra in modo inoppugnabile che ogni altro rischio di altra gente o di altra specie rimane a carico del commendante (Fa p. 15; Ro 276; Doneaud I).

Gioverà ripetere ancora una volta (cfr. p. 20) che la pena del doppio, cui si obbliga spesso l'accommendatario nel sec. XII e sempre nella formula notarile del sec. XIII, rappresenta una clausola tralaticia e può servire per i casi generali di inosservanza colposa del contratto, non per le circostanze speciali collegate con la speculazione marittima e tanto meno per sinistri fortuiti.

Le carte di Bonifacio presentano qualche particolarità per l'onere dei rischi nelle commende, di cui per ora non trovai traccia nelle altre carte liguri. Nelle commende per viaggi lontani, per es. a Tunisi o dove si potrà, non si notano differenze e si hanno esempi della formula uniforme del sec. XIII, di cui ho già parlato (es. Vit. 398 e p. 225 n. 179). Nelle commende per viaggi brevi, in luoghi di Corsica o Sardegna, che sono le più numerose, è prescritta espressamente la limitazione del viaggio di andata e ritorno: spesso è detto che la commenda è data *ad fortunam mercium* o *maris et gentium eundo redeundo et stando*, talvolta con l'aggiunta *ad mercatum* o *ad forum* (Vit. 15, 47, 548), e si intende che il rischio grava tutto sull'accomendante, sia durante il viaggio, sia finchè l'accommendatario è a terra per negoziare; ma talvolta invece è detto solo *eundo et redeundo* e *ad fortunam* dell'accommendatario in terra, durante la dimora in terra ferma, fuori dei rischi di mare (es. Vit. 195, 357); talvolta si distingue e il rischio grava sull'accommendante per una parte del viaggio e della somma data e per l'altra parte del viaggio o della somma sull'accommendatario che risponde quindi parzialmente e deve sempre rimborsare l'accommendante (es. Vit. 359, 619, p. 209, n. 84, p. 214, n. 116).

Molto maggiore è il numero delle carte in cui si tace di ogni pericolo e di qualsiasi responsabilità per danni, [130] ma in mezzo a tanta varietà di clausole penso che ogni argomentazione *a contrario* sarebbe pericolosa; e che l'interpretazione più logica sia che le parti non abbiano voluto parlare dei pericoli e prevedere i sinistri; il silenzio non sarebbe che una forma di buon augurio e il notaio avrebbe seguito e messe in iscritto le indicazioni delle parti, aggiungendo qualche formula o omettendone qualche altra secondo la volontà loro. Esse avrebbero dal canto loro rimesso ogni decisione, o pacifica o controversa, alla consuetudine, quando il sinistro e il danno si fosse verificato.

Penso anche non sia conforme alla mentalità umana specialmente mercantile, che il commendatario assumesse sopra di sè il grosso rischio della perdita anche totale d'un capitale consegnatogli, che può esser considerevole, tacitamente senza alcun

accenno espresso nel contratto, a meno che su questo punto la consuetudine fosse già formata e inoppugnabile: in qualche atto se ne parla chiaramente per ragioni a noi ignote, se ne tace per lo più in via eufemistica. Anche tra le carte famagostane, dove è un gruppo, in cui le commende con *sana eunte et redeunte navi* si alternano con le altre in cui manca ogni clausola (Des D 268, 472), in cui quindi appunto tale avvicendamento di carte esprimenti e di carte tacenti sul rischio rappresenta un punto degno di molta riflessione, non oserei concludere per le ragioni logiche suaccennate, che nel silenzio del contratto s'intenda obbligato il commendatario a restituire in ogni caso, anche nella perdita totale, e tanto più logica mi sembra la deduzione che un obbligo così grave non potesse esser accettato tacitamente.

Se i contraenti si rimettono tacendo alla consuetudine, quale fu questa probabilmente? Essa fu appunto quella che è conforme all'opinione comune, che il pericolo di tutti i casi fortuiti stesse a carico del commendante secondo il principio generale del diritto marittimo. [131] Certo nel periodo più antico, quando questi dava il mandato preciso a un suo dipendente, i rischi erano tutti su di lui; ma tale stato di cose continuò anche a mano a mano che la posizione del socio d'opera si faceva più indipendente (libertà di viaggio, accettazione di commende da persone diverse, conferimento di capitali propri). Se la relazione di responsabilità fosse stata invertita, si dovrebbe avere una serie di carte contenenti il patto esplicito, così da formare una nuova consuetudine: non può ammettersi che tacitamente il commendatario abbia accettato sopra di sè anche l'onere della perdita del capitale ricevuto oltre al pericolo d'aver prestato l'opera sua per nulla, di perdere ogni frutto e compenso del suo lavoro. Il commendante è pienamente conscio dei pericoli a cui l'altro espone le robe sue, anzi gliele affida consentendo che ve le esponga per la speranza di maggior guadagno, e non può col solo silenzio liberarsi di quei pericoli e ributtarli sulle spalle del socio che lavora.

Un'applicazione restrittiva del principio di proprietà, già accennato altrove, porterebbe forse a conclusione diversa: il commendatario riceve danaro o merci indicate in genere da con-

vertire in danaro, cioè cose fungibili, può disporne liberamente, venderle, impiegare il danaro, vendere anche le parti di nave commendate le espone volontariamente a rischi gravi; egli ne acquista quindi giuridicamente la proprietà e dovrebbe portare tutto il peso dei pericoli e restituir sempre almeno il capitale. Eppure anche gli autori che considerano il problema dal punto di vista dogmatico secondo i concetti attuali e senz'altro ammettono il passaggio di proprietà, non negano che il capitale va restituito solo in caso di buon esito della speculazione. [132] A mio giudizio il punto di vista economico e psicologico suesposto deve prevalere all'aspetto strettamente giuridico del problema, e in verità le parti risolvono espressamente l'attribuzione dei rischi o ne tacciono, ma della proprietà e del suo passaggio non parlano e probabilmente non tengono alcun conto. [133] Può anche ammettersi un'altra ipotesi e ripetere una distinzione che avrà avuto in fatto qualche importanza : se il capitalista cerca l'accommendatario e gli offre i suoi capitali perchè li porti oltre mare, il primo più facilmente accetterà il rischio sopra di sè; se il socio d'opera cerca il capitalista e gli chiede i suoi capitali, sarà più proclive il primo ad assumere almeno l'obbligo di restituire il capitale intatto (cfr. p. 95). Forse da questa differenza di fatto può anche derivare l'aggiunta di clausole esplicite in un caso o nell'altro, ma è pur sempre strano che tali gravi differenze siano sempre state rimesse ai giudici in caso di contestazione.

Le espressioni usate nelle carte di commenda sono abbastanza vaghe e non dànno molta luce in proposito, se la carta tace sui rischi. Il commendante affida i suoi capitali al socio perchè li porti *laboratum* o *causa mercandi* o *negociandi*, con un carattere incerto più prossimo al mandato che ad altri contratti. Il commendatario promette *restituere capitale et lucrum*, ma fu già notato che non vi è alcun patto relativo alla forma in cui quegli renderà il capitale, danaro o merci, e di regola la restituzione avverrà in danaro per una maggior facilità di calcoli; nè si distingue mai il caso in cui siasi affidato un capitale in merci determinate in qualità e quantità, ma inestimate, come avviene quasi sempre.

Qui giova aggiungere che si fa insieme menzione del capitale

e del guadagno, senza alcuna limitazione sulla misura di questo senza distinzione di trattamento, e quindi sottintendendosi eufemisticamente insieme il capitale e il lucro che si riporterà veramente in patria. Così le espressioni *salvo capitali* o *capitali deducto* che si aggiungono alla ripartizione del lucro, significano soltanto, che sulle somme riportate alla fine della impresa prima si rimborseranno gli apporti in capitale e il residuo costituirà il guadagno.

A favore dell'interpretazione che nel silenzio delle carte il pericolo dei sinistri fosse tutto a carico dell'accommendante, si può aggiungere invece qualche altro argomento formale.

Vi sono due carte in cui un banchiere dichiara che i capitali affidatigli in deposito da un canonico sono salvi in terra, *quia, si misissem illas per mare, ad meam fortunam et periculum misissem et non ad fortunam et periculum magistri praedicti.* Ugualmente in un testamento l'autore dichiara che certo danaro affidato a un terzo in società è a rischio e fortuna di lui stesso testatore *ac si ipsas ego personaliter transmisissem.* Qui il vocabolo *mittere, transmittere* sono usati sempre in relazione al commendante e il rischio è a suo carico. E in un altro testamento si lega a persona nominata una certa somma, *occasione cuiusdam commendationis quam habui ex eo, licet dictam accomendacionem totam amisi:* probabilmente il testatore, accommendatario che perdette, non doveva rispondere, ma sapendosi in colpa restituì *post mortem* (Sa 380, 384; Br I 151; Des D 187).

Gioverà pure aggiungere che le clausole suaccennate, che si riferiscono alle negligenze e alle piccole tolleranze, sarebbero state quasi inutili, se il capitale avesse dovuto esser restituito integro in ogni caso. Ancor più importa osservare, che gli statuti della colonia di Pera, di poco posteriori a questi nostri documenti, contengono precisi divieti, mettono tutta la responsabilità a carico del commendatario che li avesse violati mutando viaggio o portando in *deveto*, introducono in qualche articolo anche la presunzione di colpa, mettendo a suo carico l'onere della prova contraria, determinano la quota del lucro che egli deve pagare oltre il rimborso del capitale, dichiarano che in quei casi la commenda s'intende salva in terra; si può dedurne che, se non vi è

colpa a carico del commendatario, le cose vanno diversamente ed egli non è responsabile (Stat. cit. c. 209, 210, 211).

Un punto oscuro, che potrebbe dar luogo a qualche dubbio, si riferisce al patrimonio dei minori. Vi sono testamenti che permettono espressamente ai tutori di impiegare i capitali dei pupilli anche nelle rischiose imprese marittime, *mari et terra*, uno dei testatori richiedendo almeno l'accordo della maggioranza dei tutori e oltre a quello noto di Ogerio Vento ve ne sono più altri, e quasi tutti dichiarano esplicitamente che tale impiego è fatto a rischio e pericolo dei pupilli (Scr. 412, 448, 881, 608, 950, 1006, 1047, 1019); vi sono carte in cui si parla di tale impiego fatto da tutori e curatori (Sa 542, 880); più tardi nel sec. XIV gli statuti di Genova e di Savona ne ammettono la possibilità e lo riconoscono lecito. Non potremmo certo pensare che appunto in quei tempi fossero minori i pericoli dei viaggi di mare, quando i pirati infestavano i mari e la guerra di corsa era tanto diffusa, e ci apparirà strano che si esponessero a tali pericoli i beni di coloro che per l'età dovevano esser meglio protetti, appunto da coloro che ne avevano particolare obbligo, e con esplicita licenza del legislatore. Tuttavia pure in quei casi la mancanza di ogni particolare accenno non è argomento sufficiente per dedurne che l'accommendatario ne assumesse sopra di sè tutto il rischio.

Anche qui dovremo supporre che lo spirito mercantile dei Liguri li traesse a tener conto piuttosto dei grossi lucri di traffici ben condotti, invece dei gravi rischi collegati ad essi, che rappresentavano il triste rovescio della medaglia. E ce ne offrono la conferma gli stessi statuti di Savona, dove ne' più antichi è data licenza esplicita al tutore di impiegare i capitali del minore in imprese sociali, se n'ebbe licenza dal padre nel testamento, e se rifiuta, potrà esservi obbligato dal podestà su richiesta di parenti e amici — ne' più recenti si prescrive al tutore d'impiegare quei capitali in beni immobili o livelli o luoghi del Comune, salve particolari disposizioni testamentarie del padre: evidentemente svanito l'antico spirito audace di speculazione che teneva conto soprattutto dei maggiori lucri, vi si sovrappose l'amore delle imprese meno rischiose. [134]

È evidente, anche senza dichiarazioni esplicite, che in caso di perdite parziali del capitale senza colpa, nell'*accomendatio* queste colpiranno solo l'accommendante, l'accommendantario perderà solo il suo lavoro prestato senza frutto ; nella *societas* le perdite saranno ripartite fra i due probabilmente nella stessa proporzione in cui si sarebbero divisi i guadagni. Così e non altrimenti si devono intendere le parole di taluni scrittori che l'accommendatario partecipa ugualmente alle perdite come ai lucri. Nel caso in cui espressamente o tacitamente l'accommendatario avesse riunito in una massa unica più commende ricevute senza tenerle separate nella gestione e nel rendiconto, non si fa mai menzione della divisione delle perdite; potrebbe esser avvenuto che un sinistro colpisse le merci di un solo accommendante, e non è possibile in tal caso conoscere se le perdite venissero ripartite secondo la proporzione dei capitali consegnati, e se vi fosse quindi quasi una contribuzione di tutti a un'avaria particolare.

Non manca infine qualche carta, per ora ancora in piccolo numero, in cui l'accommendatario, che perdette le merci per forza maggiore e ha diritto a risarcimento, cede all'accommendante le sue ragioni per l'indennizzo: così in seguito alla rapina compiuta dagli uomini di Terracina sopra merci ricuperate da un naufragio e alla perdita di capitale in seguito alle risse fra Genovesi e Saraceni a Ceuta. In un'altra carta l'accommendante fa remissione delle merci date a commenda, che l'accommendatario dichiara perdute, riservandosi ogni diritto per il caso di ricupero. [135]

Dalla commenda marittima la commenda di terra, molto meno frequente nelle nostre carte, si distingue perchè il capitale non è esposto a rischi di mare, può esser usato per commerciare nella stessa città di Genova o in altra dove sarà trasportato per via di terra (es. probabilmente Montpellier in Scr. 847). La formula dei contratti è uguale; anche questa commenda può avere sia la forma dell'*accomendacio* che quella della *societas;* la parte di lucro assegnata al socio d'opera suole esser maggiore e spesso arriva alla metà; si dichiara in molte carte espressamente che i rischi sono a carico del commendatario, che riceve i capitali salvi in terra; ma in una carta si aggiunge che i rischi d'incendio e furto

saranno sopportati dal capitalista (es. Ca f. 322; Vit. n. 161; Br I 6; Scr. 324, 728; Sa. 329, 380, 381; T. II par. 7, 9, 45; in Scr. 1042 una società per traffico in bottega a Genova che può trasformarsi per volontà di entrambe le parti in commenda marittima; Go 107 372; Des D 441). Questo contratto si applica nelle piccole aziende commerciali e industriali ed è naturalmente più raro nelle città marittime; forse il commendante concede all'altro una parte maggiore del guadagno, perchè corre minori rischi, e nella commenda di mare, in cui è esposto a pericoli più gravi, ne ritiene parte maggiore, per compensare le perdite eventuali.

Vi è una forma speciale di questo contratto, a cui nessuno, se non erro, prestò particolare attenzione, sebbene si possa e si debba nettamente distinguere dalla commenda fin qui considerata, nonostante alcune analogie formali. Le carte parlano di *accommendacio et custodia*, [136] della consegna di danaro o merci (talora anche di una nave) a persona che deve portare in un viaggio determinato, qualche volta con l'aggiunta certo tralaticia *vel quo Deus mihi melius administraverit*; essa ha l'obbligo principale di riconsegnare le cose in un luogo determinato, ma ha la facoltà accessoria di venderle al meglio, darle in pegno e obbligarle, noleggiare la stessa nave, con espresso obbligo di consegnare anche tutto il profitto eventuale e senza alcuna partecipazione ad esso, con espressa clausola di attribuzione dei rischi a carico delle cose o del capitalista. In una di quelle carte lo stesso contratto è designato in un punto come *accomendacio et custodia*, in un altro punto come *accomendacio sive deposicio* (Br I n. 111, 112, 113; cfr. n. 95 cmb. con regesto n. 116). Sarebbero questi dunque contratti di trasporto, in cui si dà al vettore facoltà di far qualche buon affare durante il viaggio, se gliene capita l'occasione; essi vanno collegati con altri contratti di trasporto propriamente detti, in cui manca la parola *accommendacio*, ma si dà pure la stessa facoltà di vender la merce al meglio e rimettere o consegnare il ricavato altrove, se il vettore non trova pronto il destinatario nel porto d'arrivo. Non si parla mai di ripartizione del lucro, che il vettore deve consegnare integralmente col capitale e non si fa neppur menzione esplicita di nolo, come nei veri con-

tratti di noleggio: è probabile che gli usi e l'equità avranno ammesso qualche compenso per chi traffica con vantaggio altrui (Br I 93, 95, II 2, 18). V'è una carta in cui taluno di Avignone riceve in Genova *in commendationem deffensionem et custodiam meam* una persona e le cose sue, promette condurle a Monpellieri (probabilmente per via di terra), con facoltà di vendere in Genova alcuni oggetti determinati e restituire le cose o il prezzo a Monpellieri, evidentemente con facoltà di lucrare su di esso nell'intervallo forse a compenso del trasporto, poichè altrimenti tale facoltà sarebbe inesplicabile (Scr. vol. II, p. 308, 122). Fu già accennato che le commende con espressa dichiarazione di gratuità possono esser forme equivalenti a questa *accommendacio et custodia:* essa può esser collegata con la formula romana *rem custodiendam commendare.* [137]

Non possiamo richiamar qui nè il deposito irregolare, in cui il depositario può usar la cosa e trafficare con essa, a suo proprio vantaggio, nè la gestione d'affari altrui senza mandato, perchè è dato espressamente il mandato di trafficare a beneficio del mandante, sia pure in forma potestativa. Vanno ricordate invece le altre carte in cui si dà procura esplicita per riscuotere danaro oltremare (o oltremonti) e portarlo a Genova, e si dà insieme facoltà non meno esplicita di trafficare con quel danaro nelle formule della commenda, coi rischi a carico del mandante, con la parte consueta del lucro, affinchè il capitale non rimanga infruttifero durante il viaggio (Be 49, 45, 137, 141, 153, 174, 207, 229, app. 43 bis; Go. 95 R 375).

Si può aggiungere che vi sono molte altre carte non pertinenti al diritto marittimo in cui si dà danaro o merce con le stesse espressioni, *in custodia et recommendacione* o *in deposito et custodia* o anche in semplice *custodia*, e nelle quali si tratta di vero deposito regolare o di contratti di mutuo (Des D. 155, 177, 380; ibid. 78, 79, 94, 152; Vit 400, 458, 519, 608, ecc.), o di quei danari che i banchieri italiani ricevevano in deposito, [138] con facoltà tacita di impiegarli e lucrare con essi, ma con l'obbligo di restituire ad ogni richiesta o anche a termine prefissato, talora senza alcun compenso espresso per i depositanti, qualche volta invece

con quella parte di lucro che piacerà al banchiere a sua discrezione).[139] (Ruffo 274, cfr. Fe 526, 582; T 8, 9, 11).

Tutte queste differenze di nomi, di formule, di facoltà, giovano soprattutto a mettere in evidenza che nel periodo più prospero dell'attività mercantile genovese i notai mettono in iscritto i contratti secondo le volontà e gli accordi delle parti, usando nomi senza molta precisione e distinzione di categorie; molto probabilmente i giudici negli eventuali inadempimenti avranno deciso secondo i patti e secondo l'equità mercantile. È da concludere inoltre che le carte vanno studiate soltanto nel loro contenuto senza divisioni sistematiche e teoriche e senza dare importanza a nomi e formule notarili.

Noi diremo dunque dal punto di vista economico, che i Genovesi, i Liguri si valevano di tutti i modi che permettessero di far fruttare i loro capitali: speculazioni dirette, partecipazioni ad imprese altrui, invio diretto di danaro o indiretto di merci da vendere per averne danaro, autorizzazioni a chi trasporta danaro o merci di trafficare con questi durante il viaggio. Il nome che essi davano volontieri al contratto, o solo o con qualche aggiunta, era *accommendacio*, esso richiedeva o sottointendeva una determinata forma di contratto, bastava spesso da solo, talora era accompagnato da clausole speciali, con grande libertà e probabilmente con molta fiducia verbale nella divina Provvidenza, e con riserva di litigare e contestare, se qualche sinistro veniva la turbare i calcoli e distruggere le speranze.

Ben poco possiamo dire dell'altra specie di contratti sociali, ai quali daremo qui per chiarezza il nome di associazione collettiva di capitale e lavoro, società propriamente detta, in cui tutti i soci apportano e contribuiscono con l'uno e con l'altro. Sono abbastanza numerose le carte, in cui sono designate col nome di soci i condomini di una nave o più persone che stipulano insieme contratti in figura di commenda, noleggio, mutuo con altri, o in cui taluno dichiara di agire per sè e soci, e anche dove manca la parola, le persone insieme nominate sono certo legate da un comune vincolo temporaneo; invece abbiamo pochissimi esempi di carte per la costituzione iniziale di società e anche in esse manca

ogni norma sulle obbligazioni sociali e sulle relazioni dei soci coi terzi. [140] Dobbiamo forse supporre che vi fossero notai a cui si ricorresse specialmente per tali atti costitutivi e che appunto i registri di quelli siansi perduti?

Certo la condizione economica nella Liguria è molto diversa da quella della Toscana, dove sono assai frequenti le associazioni collettive, prima solo tra famigliari, poi anche con estranei [141] dove le forme principali dell'attività mercantile sono l'industria manufattrice, il commercio delle cose prodotte o lavorate o del danaro, dove le relazioni tra i soci rimasti in città e quelli che viaggiano, per trafficare, acquistare materie prime, e vendere le lavorate, sono continuate, i contratti sociali nuovi si intrecciano coi precedenti, sono permanenti e durano per lungo tempo, e d'altra parte i viaggi compiuti per la maggior parte per terra non sono esposti a quelle difficoltà fisiche dipendenti dalle stagioni che impediscono il ritorno libero in patria secondo necessità e volontà.

Nelle città liguri, dove la forma principale di lavoro è il traffico per via di mare, il trasporto e il commercio di prodotti in massima parte altrui oltre mare, l'ambiente economico è molto diverso; ogni contratto ha vita propria temporanea e col raggiungimento dello scopo (viaggio, trasporto, vendita di un carico determinato) ogni relazione tra contraenti finisce, salvo a ricominciare in un contratto nuovo; diversa è la mentalità dei cittadini, buon numero dei quali preferisce non esporre a pericoli le persone oltre ai beni e sono pure meno frequenti le unioni di padri e figli di fratelli. Quindi, mentre le società toscane sono società di tutto il commercio, le commende sono veramente *societates unius negotiationis* di una sola impresa commerciale. Quindi nelle carte liguri la formula della carta esprime l'accordo delle volontà colle parole *societatem contrahunt* e altre affini quasi sempre solo in quelle che sono veramente società generali di traffico e in cui tutti i soci lavorano e apportano anche capitale umano. [142]

Di questa specie di contratti possiamo solo ricordare i pochi esempi offerti dalle nostre carte. Ve ne sono alcuni in cui tutti i soci lavorano insieme, altri in cui operano separatamente in luoghi diversi, altri in cui sono congiunti soci puramente capitalisti e

soci d'opera (Ca f. 266 e Ch. n. 64; Scr. 258, 463; Br I 321, Des D 395, 437; Br I 262, in cui dei due soci uno porta una certa parte del capitale da Caffa a Genova per trafficare, l'altro commercerà in Caffa nell'arte sua; Br I 56, 80). La durata è talora determinata, tal'altra è indeterminata e relativa al viaggio, come nelle vere commende; gli apporti sono talora uguali, tal'altra diversi; la divisione dei lucri si fa per metà o in proporzione. Il contratto ha nomi diversi, o solo *societas*, o *societas et compagnia*, o *accomendacio et societas* (Br I 56, 80, 262, 321; Des D 395; Des D 437; Fa 16 *a* e 16 *b*). In una di queste carte che è appunto denominata *accomendazio et societas*, si uniscono tre persone, una apporta *tres partes*, quindi forse tre settimi del capitale in danaro, una *duas partes* pure in danaro, il terzo pure *duas partes* di cui una costituita dalla sua barca; in un'altra carta, apariscono due soci capitalisti, tre soci d'opera e due soci che conferiscono capitale e prestano l'opera loro, e si ha una vera commenda, in cui la divisione dei guadagni è fatta in una forma particolare: quote di puro capitale valutate a nove genovini, quote di lavoro valutate ugualmente per ogni socio, quote minori di capitale in proporzione (Des D 437; Fa n. 16 *a* e 16 *b*).

Ha poi un carattere speciale per la qualità delle persone e per la precisione dei patti l'accordo fra i due Genovesi Ugo Lercari e Iacopo da Levanto ammiragli di Luigi IX nella Crociata (Be n. 21). [143] Essi contraggono nel 1248 una *pura recta legalis societas* per il viaggio che devono fare in servizio del re, mettendo in comune tutte le navi che acquistarono o acquisteranno per la spedizione, tutti i guadagni che faranno *in mari vel terra* con la roba e con la persona in qualsiasi modo, con facoltà per ciascuno di operare da solo, comprare, vendere, impegnare i beni mobili, con piena ratifica antecipata dell'altro e con reciproca responsabilità solidale: durata della società due anni, ripartizione a metà dei guadagni. La società si sciolse certamente più presto per la morte del Lercari, poichè due anni dopo si parla di *quondam Ugonis*. Di essa non si fa però mai cenno nè nei contratti di noleggio conclusi dagli ammiragli, nè in altre carte ove poteva essere ricordata, p. es. in una procura data da un figlio del Lercari

per riscuotere somme dovute dal re di Francia (Be 21, 22, 27, 30, 34, 36 a 38, 54).

Del contratto di colonna, in cui sono veramente associati e partecipano a profitti e perdite i proprietari del legno, i caricatori di merci, il capitano e i marinai, associati con capitali e lavoro, non trovai alcun esempio in carte liguri.

Nè se ne fa alcuna menzione negli statuti di Genova. Il contratto che si nomina colonna è ricordato negli statuti di altri porti liguri nei secoli immediatamente successivi a Savona nel XIV, a Sanremo nel XV, a Finale e Oneglia nel XVII, ma usato probabilmente in quei porti anche nei secoli più antichi. [144] Però manca ogni indizio della suaccennata forma del contratto, qual'è tradizionale negli altri mari italiani, e di esso si fa menzione in modo cumulativo nelle norme che riguardano insieme la società, l'accommenda, la colonna, il mutuo senza distinzione e si parla contemporaneamente di *columnenses* che dànno e di *columnarii* che ricevono capitali a colonna, come di *accomendantes* e di *accomendatarii* o di *participes* degli altri contratti, senza confusione con i marinai. Anche nel cap. 208 degli statuti di Pera, che secondo il Genuardi fa prova dell'esistenza della colonna nei sec. XIII e XIV, i *participes* che vi si ricordano sono solo i condomini della nave. [145] Anche la formula di dare e ricevere capitali a colonna apparisce molto affine agli altri contratti di società e commenda affatto diversa da una vera associazione di mercanti e persone dell'equipaggio, qual è la particolare caratteristica del contratto chiamato colonna nei porti dell'Italia meridionale. In un documento genovese del 1384 si designa ripetutamente col nome di *columpna et societas* l'unione di cinque persone comproprietari di una nave per carati, che conferiscono in proporzione le somme necessarie per adattare il legno alla navigazione e al traffico, ma un solo di essi *participes* naviga (T par. I n. 26). La voce *colonna* sembra piuttosto anche in questi casi connessa col noto significato di registrazione dei singoli nomi degli interessati e dei crediti loro in separate colonne o sezioni d'un libro unico, pubblico o privato.

In queste carte, come già dissi, le convenzioni sociali sono poche, e multiformi, poche rispetto al numero di quelle in cui si

fa menzione di soci, assai varie rispetto alla uniformità di formule che si nota ormai per i contratti più frequenti, commende, noleggi, prestiti anch'esse contengono pochi patti relativi agli accordi fra i soci per le loro facoltà e attribuzioni, solo il contratto sociale fra i due ammiragli è molto più preciso, come i noleggi di navi per la Crociata confrontati coi contratti ordinari. I notai mancano di formulari siano pure di carattere puramente consuetudinario e non hanno altra guida che le istruzioni delle parti, le quali non si curano di prevedere controversie e sinistri e vi provvederanno eventualmente in via conciliativa o giudiziaria.

In fine di questo capitolo giova ricordare una parola non registrata in alcuno dei glossari da me esaminati, che solo ora è possibile comprendere con il sussidio di recenti pubblicazioni. La parola è *perdentes* che in alcuni documenti del sec. XII apparisce relativa a naufraghi che perdettero le robe loro in Provenza o in Sardegna e possono aver diritto a risarcimento. [146]

In altre carte del sec. XIII leggiamo invece le espressioni seguenti: *in ratione mea scripta in cartulario perdentium Septe quod dicitur Maone, perdentes et socii, de ratione sotietatis galee per vos nomine perdentium de Cypro conducte* (Go 88; Des I p. 441, II n. 17, 18, 20, 23).

La parola *perdentes* apparisce qui collegata con contratti sociali e precisamente con quelle *maone* che finora erano ritenute in ogni caso imprese sociali molto estese, eccitate e aiutate dal Comune a scopi politici di nuove occupazioni e conquiste. Ora il Di Tucci mise in evidenza con importanti documenti notarili [147] che almeno le prime, quelle di Ceuta e Cipro, furono raggruppamenti di persone che subirono danni all'estero per l'azione di governi stranieri e che sono indennizzati da questi, vigilando il Comune sulla riscossione dei compensi per mezzo di collettori speciali. Così a Ceuta in seguito a una rissa tra mercanti genovesi e saraceni, i primi furono gravemente danneggiati, i risarcimenti dovuti e pagati dal Sultano locale sono riscossi da quegli esattori, i creditori sono registrati in uno speciale cartulario, e questi possono anche cedere le loro ragioni a coloro che diedero loro a commenda i capitali portati per trafficare a Ceuta e perdu-

tisi nei tumulti, così che possano aver il ricupero che altrimenti non potevano pretendere dagli accommendatari. Quelle carte parlano appunto di *perdite* e della *restauratio* di esse, usano la voce *omittere* o *perdere* nelle dichiarazioni dei danneggiati, e danno appunto ad essi il nome di *perdentes*: il significato è dunque chiaro e uguale nel sec. XII e nel XIII, onde si può anche dubitare che la parola *pendentes de Monacho*, che si legge altrove, sia solo frutto di non esatta lettura. [148]

## IX - Contratti di nolo

(Bo p. 296; Brajk p. 175; Br p. 62; Fa p. 7; Giov. p. 65; Zeno p. 145; Di Tucci 41)

Questa espressione collettiva può usarsi per comprendere tre specie di contratti che si presentano con qualche affinità nelle nostre carte dei sec. XII e XIII, e cioè:

la locazione di un legno, perchè sia usato conforme alla natura della cosa;

il contratto di semplice trasporto, in cui taluno assume verso un solo mercante (che non viaggia sulla nave) l'obbligo di portare certa quantità di merci sulla nave nella quale viaggia alla destinazione pattuita;

il contratto di noleggio, in cui il proprietario d'un legno mette tutta la nave a disposizione di più persone che possono, riempirla tutta col loro carico e spesso viaggiano anch'essi con le merci, e ne assume la direzione tecnica per il viaggio.

Attualmente il primo contratto è quasi scomparso o sarà limitato a galleggianti molto piccoli, il secondo e il terzo si confondono, perchè la differenza principale è di quantità e, le navi essendo molto più grandi, si stipulerà assai di rado con un solo contratto il noleggio di tutto il legno. Una differenza si nota anche fra i due secoli, perchè dal XII al XIII si aumenta la portata delle navi che si costruiscono e cresce il numero di quelle che appartengono a più proprietari, appunto per la maggior grandezza, e aumenta la lontananza dei viaggi. Quindi nei cartulari più antichi il contratto di noleggio o non apparisce affatto (Giovanni Scriba, dove si parla qualche volta di *naulum* senz'alcuna

esplicazione, n. 609, 558, 722), o è assai raro (Guglielmo Cassinese, Lanfranco); in quelli del sec. XIII ne troviamo invece documenti molto più numerosi fra privati (Salmone, de' Fornari, notai di Pera e Caffa, Aiazzo e Famagosta) e vi si aggiungono gli accordi dei Genovesi per il trasporto dei Crociati in Palestina con armi e cavalli (carte Belgrano). Nei documenti, di cui il Ferretto pubblica solo i regesti, tenendo conto naturalmente degli elementi storici più che dei giuridici, non è sempre facile distinguere le tre specie di contratti suindicati (registro di mastro Salmone, codice diplomatico dantesco).

Questo è pure il campo in cui nelle carte scritte si incontrano le forme più diverse e i patti più variabili, perchè le parti mutano facilmente col mutare delle circostanze e non hanno neppur sempre in mente con precisione tutto quello che vogliono pattuire e far mettere in iscritto, e i notai, che non hanno formulari costanti, seguono tutte le volontà e le iniziative dei clienti, mentre per evitare contestazioni scambiano i verbi *loco*, *concedo*, *cedo*, *naulizo* e spesso ne usano due o tre insieme.

Quindi nota il Byrne che anche le carte della prima metà del sec. XIII sono piene di correzioni e aggiunte interlineari, quelle della seconda sono pulite e perfette. E nel periodo più antico non sono neppure infrequenti i contratti di nolo conclusi verbalmente senza intervento di notaio, poichè gli statuti di Pera sul principio del sec. XIV prevedono la stipulazione e ne ordinano la prima osservanza, purchè si possano provare o col cartulario o con testimoni (c. 241, 242).

I due secoli hanno però un carattere comune assai importante: nella massima parte dei casi i proprietari o condomini e i caricatori di merci viaggiano tutti o quasi sulla nave, non affidano la rappresentanza e i loro interessi nè al capitano gli uni, nè a un sopraccarico gli altri, anche nelle navi maggiori, quindi le deliberazioni saranno sempre collegiali e per lo più a maggioranza senz'accenno ad unanimità.

Le semplici locazioni di galleggianti o di parti di essi comprendono la facoltà di usarne, per lo più per un viaggio o per un tempo determinato, talvolta anche danno licenza al condut-

tore di noleggiarli ad altri, ma, poichè concedono l'uso della cosa secondo la natura sua, come tutte le locazioni di cose immobili o mobili, contengono consciamente il pericolo dei sinistri e anche della perdita fortuita del legno, che va sempre a carico del locatore (es. Ca 19ᵛ; Sa 668; Fa n. VII e p. 16, T. 28, 29; Fe 890 per una chiatta nel porto; Ca 63ᵛ e 170ᵛ anche per la sosta). In qualche carta trovo stimato il legno e determinato il prezzo che il locatore dovrà restituire, se non potrà riconsegnare quello materialmente. [149] (Scr. vol. II p. 292). Talvolta la nave è locata con un certo numero di marinai (es. Fe CD I 17, 324, 869, II 236, 519; T 36). Questa forma di contratto sarà preferita da chi cerca un guadagno fisso che verrà anticipato, in confronto della partecipazione a un lucro eventuale, anche maggiore, ma incerto.

Il contratto di trasporto consiste nell'assumere l'obbligo di portare una quantità determinata di merci sulla nave in cui la persona viaggia in un luogo pure determinato. Vi è per lo più un solo committente e un solo vettore; se questi porta merci di più persone, stipula con esse contratti separati.

Qualche volta la convenzione assume la forma e il nome della commenda, che è la più nota a mercanti e notai, può distinguersi, perchè si pattuisce un compenso fisso e manca la facoltà di commerciare col carico e la partecipazione al lucro; vi sono però pure esempi, in cui si ammette anche questa e il vettore può trafficare con le merci durante il viaggio e consegnerà al commerciante la sua parte del lucro, o riconsegnerà la merce all'arrivo secondo i patti, senza guadagno e fors'anche senza mercede. Salvochè in quest'ultimo caso, in cui si può supporre una confusione e la possibilità di una scelta per l'accommendatario, si può anche nettamente distinguere il vero contratto di trasporto, in cui manca assolutamente l'elemento sociale e la facoltà di commerciare per dividere il guadagno con un numero determinato di marinai, dal contratto associativo (*societas* o commenda). [150]

La convenzione, di cui parliamo, si collega talora a una vendita, cioè il venditore si obbliga a portare la merce venduta e consegnarla altrove, assumendo sopra di sè le spese e il pericolo del viaggio, come si dirà meglio più innanzi.

In questo contratto la merce e la quantità di essa, come la destinazione sono prestabiliti e non mutabili. Qualche carta ci offre esempi del trasporto delle sole merci; in altre anche il proprietario di esse viaggia con i familiari sulla stessa nave (es. merci: 31ᵛ 204ᵛ; Fe CD I 131, 281, 493; T 38; Go 357; persone Ca 59ᵛ 295ᵛ).

Il contratto di noleggio propriamente detto è quello in cui il proprietario della nave riceve da più persone con un solo contratto quantità rilevanti di merci, anche diverse per le diverse persone e in ogni caso separate per ciascuna di esse, per lo più accompagnate dai commercianti, assume egli stesso la direzione tecnica del viaggio, con qualche libertà di mutarlo o prolungarlo per i caricatori. Questo a parer mio può formare il carattere distintivo tra il trasporto e il noleggio, che nel secondo si hanno più commercianti con carico ben distinto di merci uniti in un medesimo contratto e con una qualche facoltà di deliberazione collettiva.

Gli statuti di Pera dichiarano esplicitamente che le parti sono obbligate reciprocamente ad eseguire il contratto, anche se non ve n'è istrumento scritto, purchè vi sia confessione delle parti o si provi per testimoni (c. 241).

Il noleggiante può essere uno solo, il proprietario del legno, o possono essere più persone insieme, probabilmente i condomini, che in ogni caso assumono qualità di soci per il modo particolare di ricavar lucro dalla cosa comune.

I noleggiatori, che sono sempre in parecchi, possono esser legati da un contratto esplicito di società o associati di fatto nel viaggio e nei rischi ad esso inerenti, e quasi sempre viaggiano sulla stessa nave col carico loro. La dichiarazione di solidarietà è talvolta esplicitamente aggiunta fra i coobbligati, e fu già detto che non si può presumerla nel silenzio della carta.

Il noleggiante deve consegnare la nave, che è espressamente nominata salvo in alcuni dei contratti più semplici di trasporto in pieno ordine per la navigazione: in qualche carta è detto soltanto che deve darla *parata et furnita*, in altre si aggiunge il preciso elenco di tutti gli attrezzi, arnesi, sartiame, accessori, pezzi

di ricambio, oltre le armi per i marinai. Nel sec. XIV gli statuti di Gazaria daranno di queste pertinenze e corredo il minuto elenco obbligatorio. [151] Si accenna talora a un diritto di visita degli interessati a tutto l'armamento per verificare prima della partenza se si trova a bordo tutto ciò che fu promesso o che deve trovarvisi secondo la pratica marittima (By n. 4, 5 p. 34). Le ispezioni legali obbligatorie dei *cercatores navium* furono introdotte nel sec. XIV nelle regole dell'Ufficio di Gazaria. [152]

In qualche contratto è ammesso il mutamento della nave se la nominata non può partire o non è sufficiente per il carico: talora se ne dà senz'altra limitazione facoltà al noleggiante, purchè la nave sostituita sia ugualmente idonea e sicura (Fa n. VIII; Br I, 286).

Il noleggiante deve anche fornire tutto l'equipaggio necessario, marinai, armigeri, inservienti, naturalmente in proporzione della grandezza della nave e del viaggio; in un contratto si nomina esplicitamente anche un calafato (Lanfranco, p. 303). Il noleggiante viaggia spesso con la nave sua in qualità e con funzioni di capitano; il fatto è da ritenere nei sec. XII e XIII molto frequente, così che non è necessario l'annotazione esplicita che pur talora si incontra (By p. 12, 36). In alcuni dei contratti con Luigi IX per la Crociata il noleggiante si riserva invece il diritto di mettere altri in suo luogo, come capitano della galea. In parecchie carte si assume espressamente l'obbligo di fornire anche uno o più *nauclerii*, ufficiali in seconda, talora a volontà del noleggiatore e quindi di sua fiducia (es. Br 23, 302, 312; Fe 693; Ro 444). In un gran viaggio da Pera a Genova, si nomina espressamente tra queste persone dell'equipaggio anche lo scriba e il senescalco (Br I, 86). In tutti questi casi i salari dell'equipaggio saranno sempre a carico del noleggiante che li sceglie, li arruola e li mette sulla nave.

In alcune carte il noleggiante deve fornire la nave *cum aqua et panatica*, in altre si parla di vettovaglie in genere, o solo di vino, miele, olio, di cui però non è sempre chiara se sono destinati al consumo durante il viaggio o sono merci che si trasportano. (Esempio Br I 152, 286; Des D 109; Fe 461; Doneaud doc. V; Ca p. 170$^{v}$

By p. 41). Certo i mercanti avranno provveduto alle provviste alimentari necessarie a loro, ma non è mai fatto cenno dello spazio per caricarle nè per il fieno destinato ai cavalli nei noleggi per la crociata di Luigi IX, in cui si fa solo menzione delle grandi vasche per l'acqua.

Il noleggio si può fare per un viaggio determinato, anche con più scali intermedi, o per la sola andata o per il solo ritorno, o per andata e ritorno, quando per la qualità della destinazione e dei prodotti che si vogliano acquistare interessa ai noleggiatori la certezza di aver quella stessa nave disponibile per il rimpatrio (nel qual caso essi sono talora trasportati gratuitamente all'andata). Talvolta si riserva al caricatore o alla maggioranza di essi deliberare nel primo porto di destinazione intorno alla continuazione del viaggio, con facoltà di recesso per i dissenzienti; la maggioranza può esser fissata in numero o in somma di interessi (Scr. Ca 405; Fe 693; Be an. 1250; Br I 180, II 12; By 40 n. 2, 18, 22, 23, 35, 36).

Nessuna di queste carte liguri si riferisce in modo diretto ai viaggi di conserva di gruppi di navi, che partivano da Genova per l'Oriente nella stagione propizia, aprile o maggio, e iniziavano il ritorno o nell'autunno dello stesso anno o nella primavera successiva. Solo si legge qua e là alcun accenno alle date di partenza, ai mercanti che viaggiavano insieme, ma in modo fuggevole e solo per fissare termini e circostanze accessorie: in un documento di Portovenere si ha un accordo tra i patroni che fanno viaggio fino a Piombino di nove barche per formare un gruppo a comune difesa contro i corsari, e nominare un capitano a cui promettono obbedire, ma la carta è mutila e insufficiente (Fa p. 18).

Talvolta si noleggia la nave per andare a caricare merci in porto diverso da quello ove si fa il contratto e trasportarla altrove (Fe CD I 207, 221, 217, 340; II 278, 745).

In relazione al contratto di noleggio e ai viaggi, sono da notare le restrizioni di carattere politico che i Genovesi imponevano agli abitanti delle città liguri minori, quando ne avevano l'occasione e la forza. Prima a Savona fino dalla metà del sec. XII (1153) si

pattuisce in una convenzione assai dura per la città rivale che nessun legno di questa potrà intraprendere un viaggio che vada oltre i confini del *pelagus* senza far prima scalo a Genova e ricevere il carico che i mercanti genovesi volessero metter a bordo e ogni legno dovrà al ritorno di nuovo far capo a Genova per lo scarico. Nella rinnovazione del 1202 si aggiunge che nessun legno savonese potrà uscire dal porto medesimo senza esplicita licenza del podestà o consoli e senz'aver compiuto tutti gli atti necessari per *se expedire*. Il divieto è confermato nelle convenzioni che si rinnovano e solo un secolo dopo (1251) si riconosce che i Savonesi sono cittadini genovesi e possono navigare ovunque. Uguali restrizioni si hanno alla fine del sec. XII e all'inizio del XIII nelle sottomissioni di Albenga, Sanremo, Porto Maurizio, Noli, Ventimiglia. *Pelagus* è solo l'alto mare, ma per i Genovesi il mare sino ad una linea ideale Civitavecchia-Sardegna-Salo o Salon in Ispagna, per i Savonesi una linea da Monaco a Capo Corvo oltre Spezia. [153]

Il noleggio si può fare per tutto il corpo della nave, o per una quantità determinata di merci.

Per il noleggio a corpo in due documenti collegati col porto di Marsiglia si usa la parola d'incerta origine *ad escarfach* che si incontra nelle carte marsigliesi; altrove si parla di noleggio *ad scarsum* [154] (Be 372, 376; By p. 30; Br I 153; Des D 74; T p. 75). La nave deve esser caricata sino a quel limite di immersione, oltre il quale sarebbe pericoloso, che si indica con la formula generale *ad salvamentum*, che si chiamerà più tardi *salutifera portata*, o *usque ad intentam*, o *non ultra posse suum*, o *ad onus competens*, con accenno ad intervento di periti per fissare la misura (es. Ca 146ᵛ; Br I 153, 290, 302; Des B 13, 16, 41 D 74; T 102; Br I 86; Des D 43; By n. 21; Des B 13). [155]

Questa valutazione è ovunque in origine rimessa alla prudente estimazione e all'uso : in una carta con maggior precisione è detto *usque ad duas plazias nitidas* (Br I 106; cfr. più innanzi).

Più tardi gli statuti liguri dell'ufficio di Gazaria e di Savona imporranno l'infissione di tre ferri all'esterno della nave, uno a prora, uno a poppa, uno nel mezzo, per segnare quel limite d'im-

mersione, con gravi pene alle navi che escano dal porto o vi rientrino coi ferri sommersi e coperti dall'acqua. [156]

Invece in molte altre carte si fissa la quantità di merci che possono esser caricate, ma assai grande è la varietà dei modi in cui essa è indicata e non è sempre molto chiara la portata delle parole. Talvolta si parla di unità di peso, che è la forma più frequente nei contratti medievali, *centenaria* o *milliaria* di libre o per *cantaria*, secondo la qualità della merce. [157] Altre volte si parla del numero di balle, sacchi, sporte, che servono per il volume e per il peso, generalmente fissato dalla consuetudine in ciascun involto secondo la merce; in qualche caso il *milliarium* di libre o di bisanci è misura di valore (By 37, 38; T 101). Spesso si stabilisce il carico per *canterate*, che dev'essere misura di volume e peso insieme, come le nostre tonnellate di stazza, si applica a merci assai differenti; la parola è talora scritta per esteso, tal'altra abbreviata in *cant*, restando allora incerta se debba leggersi *canterate* o *cantaria*. [158] Si distinguono canterate diverse, di Genova, di Siria o di Accon, di Sardegna, secondo il luogo della pesatura e della sua applicazione, p. es. per il pagamento del nolo in moneta genovese o siriaca, e si stabilisce il rapporto fra le due misure (Be p. 74, contr. 1250; Fa p. 8; By 000; T 101, 102).

In alcune carte si fissano due limiti un minimo e un massimo, o per ciascun caricatore o per tutti insieme, e si deve intendere che il caricatore pagherà almeno il nolo per il minimo, con facoltà di arrivare al massimo, se non è pattuito che pagherà per il massimo, salvochè ne carichi effettivamente meno: in tal caso egli dovrà farne denuncia esplicita entro un certo termine, affinchè il noleggiante possa disporre dello spazio lasciato libero, senza essere obbligato a tenerlo a disposizione fino all'ultimo momento (Be 1262; Br I 106; Ca f. 204$^v$ Des D 401).

Vi sono carte che parlano di *canterate facte ad navem*, espressione da intendere nel senso di misurazione (sia a peso o a volume) fatta dopo eseguito il caricamento nella nave stessa secondo lo spazio disponibile invece di accettare la misura dichiarata dal caricatore anticipatamente (Ca f. 204$^v$; Des C. 32; By p. 47, 48).

In due carte non molto chiare si parla di due *partes* della nave che sono occupate dai caricatori, mentre una *tertia pars* rimarrebbe, pare, a disposizione del noleggiante per accogliere altri mercanti e potrebbe esser data agli stessi con un accordo successivo, purchè conchiuso entro pochi giorni, sia pure allo stesso nolo (T 101, 102). Si ha un esempio di esplicito rilascio accordato dai noleggiatori al noleggiante per suo uso di una quantità di merci e quindi dello spazio corrispondente (Fa p. 7-8).

In relazione allo spazio occupato dal carico nella nave, sono qui da ricordare alcune parole che s'incontrano nelle carte, che cominciano tutte con la sillaba *pla*, di cui non è sempre facile determinare il significato, talora affine talora forse diverso nelle varie forme.

Scr. 795. Il vettore promette a due persone portare cinque *plancate* di merci loro per ciascuna.

Scr. 1073. Si portano *septem pecie Sancti Quintini* (panno di Saint-Quentin) *in placa una*.

Des append. (an. 1301). Il noleggiatore deve avere a bordo una *placata* di pietre, forse per zavorra o per catapulte.

Sono equivalenti queste parole con e senza *n*, e vi erano forse nelle navi più scansie o assi una sopra l'altra per collocarvi merci alla rinfusa, mentre abbiamo anche *planche* e *planconi*, tavole di legname caricate sulla nave e *planci*, assi per lavori da falegname (S. 602; T. par. I n. 9; Des B 13, 70, 71).[159] E possiamo allora collegare con queste la carta succitata in cui il limite massimo del carico è fissato *usque ad duas placias nitidas*, cioè sino a due di tali scansie, che debbono restare scoperte, potendo le altre essere sotto il livello dell'acqua (Br I 106)? Questa voce *placia* troviamo in altre carte, ove il noleggiante deve dare ai mercanti *plaziam* sufficiente per i loro letti e per cucinare le vivande, e *placiam* sufficiente per due mercanti e per i loro servi (By 8; Des D 401; T 100): qui dobbiamo intendere tavolato o *placia* equivalente in generale al francese *place?* E altrove leggiamo che il noleggiante deve consegnare 1100 *placie* per pellegrini, dove si può pensare a una metatesi e intendere *placia* per 1100 pellegrini, poichè questi non avevano certamente uno spazio segnato e delimitato

per ciascuno, come hanno nelle scuderie i cavalli di lusso (By 10 e doc. n. 15).

Resta infine incerto il significato di *plata*, dove si promette portare XV *platas ex dono*, cioè gratuitamente senza nolo, e dove certamente *plata* non può significare chiatta, come in un'altra carta genovese (Ca 204$^{v}$; Be p. 315 not. Scr. 893 in cui il vettore riceve *de rebus Nubeloti in duabus platis et uno barili de corallo*).

Anche la qualità della merce talora è fissata, altre volte è rimessa alla volontà del caricatore, affinchè egli possa deliberare quale più convenga ai suoi intenti speculativi, determinato lo spazio che gli si noleggia e che egli può occupare. La qualità è poi certamente soggetta a particolari proibizioni del Comune, e anche nei brevi della Compagna si vieta ai membri di essa in generale *adducere merces* di estranei *mercibus nostris contrarias*, cioè merci che per la loro specie facciano concorrenza alle merci importate da Genovesi, o in particolare taluni prodotti espressamente esclusi (Br 1143 § 33, 1157 e 1161 in col. 8, 9, 10, 11; Fa n. 7; T 36).

Gli statuti vietano di caricare merci di forestieri prima dei mercanti genovesi.[160]

Il noleggiante ora si impegna solo a *levare* la merce, ora a *levare* il carico con le sue barche e i suoi marinai, secondo l'usanza locale, che è probabilmente nel primo caso a riceverla a bordo nella seconda forma più precisa a ricevere la consegna a terra e portare a bordo coi mezzi propri, p. es. con sacchi, *sacharia*, se si tratta di sale o granaglie (Br I n. 286 e 290, n. 152, 305, 312 e II n. 12; T 102). L'obbligo di stivare bene è espressamente indicato in una carta, ma dev'essere sottinteso in ogni noleggio (Des D 401). In taluni atti si dà particolar licenza di caricare in qualche punto determinato, *subtus calam*, o in coperta (dove le merci sono più esposte ad avarie), *intra duas cohopertas*, mentre questo spazio di solito doveva essere riservato ai mercanti, ai loro effetti personali, ai letti e alla cucina (Ca 170$^{v}$; Be p. 74 not. By 50 e n. 18).[161]

Le merci caricate si annotano dallo scriba nel cartulario della nave, per una consuetudine che si tradurrà più tardi in norma positiva. Gli statuti dichiarano espressamente che esso serve a

determinare le merci caricate, ma che in taluni casi basta la scienza del caricamento, anche senza la registrazione (c. 219). Abbiamo esempi di dichiarazioni notarili di eseguito caricamento, *visto caricare*, con l'indicazione del viaggio, e non sappiamo se vi sia obbligo di presentarle per ottenere la riconsegna a destinazione, poichè mancano quasi sempre i documenti relativi alla esecuzione dei contratti e in ogni caso eseguita la consegna delle merci mancava lo scopo di conservare i documenti di viaggio. Possiamo quindi considerare quelle dichiarazioni, come esemplari di polizze di carico, più antichi di quelli pubblicati dal Bensa, [162] poichè non appare necessario esser troppo rigorosi, come vorrebbe appunto quest'ultimo, nel riservare tal nome ai documenti che contengono un riconoscimento preciso dell'obbligo del vettore per la consegna del carico all'arrivo alla persona indicata. La negoziabilità di quelle ricevute non comincia in Liguria che molto più tardi (Fa n. 96 p. 10; By p. 61; Des D 99).

Si precisa qualche volta il numero dei giorni in cui il vettore deve attendere il carico e si accenna ad aumento del nolo, se quel numero è superato. Sono quei giorni che ora e anche prima in Toscana, si dicono stallie e controstallie (e in Dalmazia *dies cargatorii*) mentre nel linguaggio ligure del tempo *stalia* è contributo dovuto al Comune dai nuovi eletti agli uffici prima di assumerli (Fa p. 8 n. 9; Fe 493; By m. 17, 24; Fe FD II 340). [163]

La riconsegna dev'essere fatta a terra e dello scarico il vettore assume sempre l'obbligo con le sue barche e i suoi marinai, e si determina il punto del porto in cui esso dev'essere eseguito, poichè solo allora sarà cessata ogni responsabilità (Br I 152, 172, 236, 302 e segg., in Br I 313 si aggiunge alla riconsegna che fa il vettore nel modo suindicato *prout mos et consuetudo est*). In Fa n. 5, in cui il proprietario delle merci richiede al capitano per mezzo del notaio lo sbarco e la consegna delle cose sue in Portovenere, dove furono portate di Provenza, con protesta che non devono essere trasportate a Pisa, destinazione definitiva del legno, quegli aggiunge che assume sopra di sè le spese di scarico e anche il vitto dei marinai, se dovranno impiegarvi più d'un giorno.

Il destinatario, a cui le merci devono essere consegnate, sarà

indicato nei trasporti, in cui il caricatore non viaggia con la merce; forse vi hanno esempi in cui si assume solo il trasporto di essa senza le persone e in cui non è nominato il destinatario (es. Fe CD I 131, 281, 493, II 421; ma forse il nome di quest'ultimo c'è nelle carte ma è taciuto nel regesto).

Se il capitano non trova il destinatario pronto a ricevere le merci, ha talvolta facoltà di trafficare con esse e venderle al meglio, inviando il ricavato al proprietario speditore (Br I n. 93, 95, II n. 18; Scr. 893).

I trasporti di persone sono già accennati nei Brevi della Compagna, ove è vietato ai compagni portare per mare anche le persone dei genovesi renitenti ad entrare in quella, salvo quando se ne ignori il rifiuto, o si tratti di spedizioni ordinate dal Comune per tutti i cittadini, iscritti o no. [164]

Contratti limitati al trasporto di persone sono rari (Ca 295ᵛ; By n. 4, 5; Fa p. 9; Vit. 419: contratto di trasporto di persone da Bonifacio a Arborea e ritorno, con prezzo diverso, se il trasportato si trattiene 8 giorni o più). Singolare un contratto in cui si assume il trasporto di quattro persone con un numero vario di *socii* per ciascuna e con una donna *compagnesa* per un prezzo indicato per ciascuno: essi debbono portare con sè il vitto per un mese, pagare il nolo in anticipazione: il vettore promette trasportarli a Messina *vel ubi navis portum fecerit*, lasciar fare liberamente testamento come vogliono, lasciar portar fuori liberamente quello che avranno all'arrivo; se alcuno di loro subirà un danno, sarà obbligato a risarcire solo se d'accordo *ex communi voluntate* (T 100). Si tratta forse di un trasporto per una spedizione in corso senza partecipazione del vettore?

I contratti di noleggio fanno invece frequente menzione di caricatori di merci, trasportati con le cose loro e coi famigliari, denominati qualche volta *compagna* (Lopez, app. II n. 8, T 101; Cass. 204ᵛ). [165]

I noleggianti si obbligano a non accogliere altri mercanti sulla stessa nave a condizioni migliori, sotto pena di perder ogni diritto al nolo pattuito nel contratto di data anteriore (p. es. Br I, 86); più tardi gli statuti dell'ufficio di Gazaria prescriveranno che i

mercanti genovesi siano preferiti agli stranieri e che il nolo non possa pattuirsi con questi in misura minore.[166] In parecchi contratti si proibisce ogni trasporto di pellegrini nello spazio rimasto libero o se ne limita il numero escluse solo le donne (Ca 78$^v$; By n. 18, 23 p. 8; Belgrano contr. 1250: esclusione di donne in T 101, 102 e Be cit.).[167]

Il nolo si determina sempre in modo preciso senza elementi aleatorii o sociali di partecipazione a guadagni eventuali, e questo costituisce la differenza fondamentale fra i contratti di commenda e quelli di noleggio. Il nolo si determina o in una somma fissa o in misura unitaria, sia quando la qualità e quantità delle merci è convenuta nel contratto, sia quando il noleggio è pattuito con riferimento allo spazio che sarà occupato, con libertà ai caricatori di decidere intorno alle merci più tardi; può essere diverso secondo il viaggio, quando i termini e la destinazione di esso sono rimessi alla scelta dei caricatori; può essere mutabile ad arbitrio di buoni uomini, quando il carico possa venir mutato, p. es. da pesce a grano, per le condizioni del mercato (es. Do n. V; By n. 17, 23; Br I 302; Fe CD I 221, 543, 449). In una carta si parla di nolo pagato in natura con parte della merce (Br I 312).

Le persone dei caricatori si trasportano gratuitamente coi famigliari e con gli effetti personali, talvolta con l'obbligo per il vettore di fornir loro vitto e bevanda (Lopez app. II n. 8), essendo sufficiente il nolo pagato per il carico ed essendo d'altra parte consuetudine in questi secoli il viaggio di quelli in compagnia delle loro merci per trafficare con esse all'arrivo invece di inviarle ad altri. Si fa più volte menzione di merci trasportate *ex dono*, cioè gratuitamente, ed è anche singolare che in qualche carta questo sia ammesso per merci d'un certo pregio e di piccolo volume, mentre in qualche altra invece per queste appunto si richiede un supplemento di nolo. Forse la differenza si può spiegare, se nell'un caso si trattava di una piccola quantità di poca importanza, e nell'altra d'una quantità maggiore e rilevante (Ca f. 170$^v$, 204$^v$; Br I n. 306, 312; Des C 32; By n. 3, 19 p. 39).

Il nolo si paga quasi sempre anticipato in parte, il residuo alla fine del viaggio o in corso di esso in uno scalo intermedio. Se-

condo l'Ashburner [168] è consuetudine antica molto diffusa, e si spiega, perchè il creditore vuol esserne sicuro almeno in parte, non avendo l'obbligo della restituzione in caso di sinistro, mentre non può più pretendere quello che fosse ancora dovuto: però in una carta è pattuito il pagamento totale dopo riconsegnato il carico all'arrivo, *prout mos et consuetudo est* (Doneaud, op. cit. V). V'è una carta in cui si usa quella formula incerta di cui ho già parlato (pag. 22), la promessa di pagare il nolo *in ordinamento tuo* a volontà e richiesta del noleggiante, che probabilmente si riferisce solo alla scadenza e non a una possibile delegazione, quasi fosse una clausola all'ordine (Ca f. 146ᵛ). Non si accenna ad alcun diritto di pegno sulla merce per nolo non pagato secondo i patti.

Sono rari gli accenni a cause di sospensione o di interruzione del viaggio e alla sorte del nolo già pagato o ancora dovuto in tutto o in parte. Tutte le obbligazioni si risolvono in caso di guerra annunciata prima della partenza (T 101). Il nolo si deve restituire, se non si fa il viaggio o non si parte nei termini stabiliti — se la nave invece di andare in Oriente, si fermerà a svernare in Corsica; esso verrà ridotto, se non si può compiere parte del viaggio, per divieti del Comune sopravvenuti; se si carica solo parte della merce, se uno dei contraenti manca ad alcuno dei patti (come promettesi espressamente di non fare in By n. 18), se un noleggio conchiuso dal *praeceptor* dei Templari sotto condizione di ratifica non sarà approvato dalla *domus* (Ca f. 295; By n. 20; Br I 106; Contr. 1262 in Be; Br I 290, 306, 312, 322, II 5; Br II 12; Des C 32, D 109; By n. 24; Des D 74).

Gli statuti di Pera espressamente dichiarano che i mercanti devono pagare tutto il nolo convenuto, se vogliono scaricare le merci prima della fine del viaggio (c. 241).

Quanto a sinistri di mare e danneggiamenti del carico, si può rinviare a ciò che fu detto nelle pagine precedenti. Un esempio di rinuncia al nolo in caso di naufragio a titolo espresso di donazione si ha in T 40. Naturalmente vi sarà piena responsabilità, se la merce non verrà consegnata in buon ordine per colpa del noleggiatore o se questi viola qualche divieto (Des D 322 e 440;

come se la merce fu mal caricata e sia danneggiata da altra merce, Stab. c. 218): in questi casi è pienamente riconosciuto la giurisdizione dell'officio di Gazaria negli Statuti più volte citati del 1313.

Non è mai considerato il caso in cui vi fosse colpa di qualche persona dell'equipaggio, e anche il potere disciplinare del capitano viene regolato solo in relazione a risse e violenze dei marinai, non a possibili danneggiamenti materiali arrecati da essi. Talvolta il noleggiante si obbliga ad agire in buona fede; manca ogni accenno alla tolleranza di piccoli danni, quale fu notata per la commenda.

Il danno e la perdita per caso fortuito ricadrà sempre a carico del proprietario della nave o della merce rispettivamente. Non è mai considerata la sorte del nolo ancora dovuto nè di quello già pagato in caso di sinistro; non si legge mai espressa la formula romana della promessa *rem salvam fore recipere*. Più tardi si darà alla nuova magistratura degli Otto di Gazaria la giurisdizione per tutte le controversie fra patroni e mercanti, per cose caricate nei legni, per danni sofferti, per dissipazione, diminuzione, mancamento delle cose (cioè per qualsiasi danno colposo), oltrechè per il nolo e per il getto. [169] Di una eventuale divisione o trasferimento di responsabilità fra capitano e proprietario della nave, non si può parlare in mancanza di documenti giudiziari.

In una carta leggiamo il riconoscimento del debito per merci perdute *mea culpa*, la promessa di risarcire *quam citius potero* e di non ripartire da Genova senza licenza del creditore prima di aver pagato (Ca f. 258$^v$). In qualche convenzione la menzione di alcun rischio determinato può far sorgere il dubbio per altri non nominati. Se il vettore pone a carico del mittente il rischio dei Saraceni, assume forse sopra di sè quello dei pirati cristiani o della guerra di corsa? In altri documenti invece il vettore assume esplicitamente sopra di sè il risarcimento di ogni danno prodotto da una causa speciale, il fatto del principe e de' suoi ufficiali, evidentemente perchè egli gode la protezione speciale di quel sovrano (re di Sicilia) e può sperare o di prevenire ogni azione dei suoi ufficiali o di ottenerne l'indennizzo: ogni altro pericolo e sinistro sta a carico della persona che viene trasportata

sulla stessa nave (Ca f. 31$^{v}$ 59$^{v}$). In altre carte di locazione di nave della fine del sec. XII, il conduttore assume su di sè il rischio dell'aggressione degli abitanti di territori determinati della Riviera, mettendo espressamente ogni altro rischio di mare a carico del locatore. [170] Così in un contratto di locazione del 1248 tra un Marsigliese e 3 mercanti di Varazze, per trasporto di merci da Marsiglia a Varazze, i rischi della nave sono a carico del noleggiante, ma i noleggiatori assumono esplicitamente il rischio *de omnibus personis de liga* lombarda e di persone abitanti fra Capo Corvo e Moneglia. [171]

Qualche volta il noleggiante promette espressamente di salvare e custodire in buona fede le cose ricevute (Vit n. 92, 243).

Una forma speciale prendono talora i contratti per trasporto di sale; il vettore pattuisce un compenso per ogni mina di sale che consegnerà a destinazione, assumendo quindi sopra di sè i rischi e conservando la proprietà del carico sino alla fine. La forma del contratto è quella del noleggio per trasporto, la sostanza è piuttosto quella della vendita: due possono esser i motivi della stipulazione, la natura igroscopica della merce che può facilmente inumidirsi e dissolversi, e i pericoli del trasporto e dell'esportazione di una merce così gelosamente difesa dai provvedimenti dei Comuni (Ca f. 247$^{v}$, 256, 298$^{v}$, 307). Vi sono contratti analoghi per vino in Br I 178 e Vit 459, e per orzo in Fe 4, De CD II 141, 818, in cui manca l'una e l'altra ragione e si tratta solo di attribuire al vettore venditore ogni rischio del trasporto. In un caso si ha un contratto per trasporto di sale nella forma ordinaria, con nolo fisso per tutto il carico, con la responsabilità espressa assunta dal noleggiante per ogni rischio e anche per il caso di confisca della nave per la qualità del carico (Fa n. 9, 9 *b*).

Nei noleggi di navi conchiusi coi messi del re di Francia per la crociata si hanno clausole speciali. È data al re facoltà di scelta fra il noleggiare la nave e l'acquistarla e si determina la quantità del nolo o del prezzo. Il noleggiante si riserva il diritto di non viaggiare egli stesso e condurre la nave, mettendo altri al suo posto come capitano e assume il caricamento e lo sbarco di uomini, cavalli e corredo; egli promette di aspettare nel porto di

destinazione per un certo spazio di tempo, riprendendo tutto il carico a bordo, se ne sarà richiesto, per portarlo in un altro porto, dopo il quale scalo rimarrà libero: patto speciale questo evidentemente convenuto per il caso che le vicende della guerra e mutate condizioni in Terra Santa impedissero ai Crociati di trattenersi o sbarcare là dov'era stato fissato prima di partire. Infine si pattuisce uno speciale compenso, se il viaggio si prolungherà tanto da impedire il pronto rimpatrio della nave e obbligare a svernare in Oriente (Be n. 4, 232, 238, 240, 252, 261, 268, 274, p. 217, 238).

## X - **Prestiti**

(Bo p. 456; Brajk p. 206; Giov. p. 93; Zeno p. 159)

In relazione ai contratti di prestito due osservazioni preliminari sono essenziali, intorno a due punti già accennati altrove. I prestiti aleatori sotto condizione di salvo arrivo di cose esposte a rischi di mare sono antichissimi e rispondono a bisogni e finalità varie dei commercianti, bisogni che si rinnovano in tempi e luoghi diversi vicini e lontani: quindi la somiglianza di norme e di usi relativi a quei contratti può essere in tutto indipendente da qualsiasi imitazione e influenza salvo in qualche patto particolare. Inoltre le carte di prestito per il loro carattere apertamente obbligatorio sono quelle che offrono più frequenti esempi delle formule e clausole già considerate nel cap. 3.

I contratti di prestito nelle carte liguri, come in tutte le altre, si possono nettamente distinguere in due categorie, quelli certi in cui il debitore assume l'obbligo di restituire la somma ricevuta a termine fisso senz'alcuna condizione, e quelli aleatori che contengono la condizione del salvo arrivo di cosa esposta ai rischi di mare, generalmente d'una nave, cosicchè la obbligazione del mutuatario si estingue con la perdita della cosa indicata.

Chi consideri tali atti alquanto superficialmente può concludere che solo quelli della seconda categoria appartengono al diritto marittimo, quelli della prima hanno un carattere più generale. Chi esamini più sottilmente osserverà che vi sono contratti

spettanti al traffico marittimo in cui un'efficacia liberatoria del rischio di mare viene espressamente esclusa dalle parti; contratti apparentemente affatto estranei a quel traffico in cui si unisce però la condizione aleatoria del salvo arrivo di una nave all'obbligazione principale, in forma analoga al celebre patto *si navis ex Asia venerit*, di cui tanto discutono i romanisti per il dubbio che si tratti di esercitazione scolastica esemplificativa; contratti apparentemente affatto estranei a quello in cui si aggiunge solo una garanzia reale su cosa esposta a quel rischio e con carattere aleatotrio. A rigore si dovrebbero quindi contrapporre ai contratti certi ed estranei in ogni parte alla speculazione marittima, da un lato quelli estranei ma aleatori per l'aggiunta della condizione marina all'obbligazione principale o all'accessoria, dall'altro quelli appartenenti alla speculazione marittima, siano aleatori con o senza garanzia reale o pattuiti in forma certa senza condizione. Ma noi possiamo affermare quasi senza esitazione che nelle nostre città di mare del Medioevo, ogni qualvolta si introduce la clausola del salvo arrivo, si ha un contratto connesso oggettivamente o soggettivamente con speculazioni marittime e persone partecipanti ad esse anche se non sempre in modo palese (cfr. anche p. 198); possiamo quindi in questo capitolo considerare insieme tutti i prestiti sottoposti a quella condizione con garanzia reale o senza, lasciate da parte distinzioni più minute.

Veggasi qualche eccezione esplicita di prestiti con condizione aleatoria che sono prestiti di consumo a scopo non marittimo e non lucrativo in Scr. 532, 533, 517; in queste carte giova ricordare che i prestiti collegati a trasporti per terra non contengono mai condizione di salvo arrivo, sebbene i rischi non siano di molto minori dei marittimi, per confische di sovrani, ruberie di ladroni, ecc.

Evidentemente in questa categoria di contratti non può sorger dubbio sul silenzio dei patti, come in altri esaminati nelle pagine precedenti. La condizione del salvo arrivo di cosa esposta a rischi di mare deve essere esplicitamente aggiunta; vi potranno esser dubbi su la interpretazione della formula, come diremo, ma non vi possono essere se manchi ogni clausola. Non solo quando il

mutuo sia convenuto *salvo in terra*, come si legge in alcune carte, ma anche quando il debitore dichiari soltanto di aver ricevuto e dover restituire, la convenzione è certa e senz'alcun'alea, nonostante qualsiasi accenno a rischi di mare.

I contratti, in cui si ha espressa la condizione, sono quelli che nel diritto italiano moderno si dicono prestiti a cambio marittimo. Il nome è più conveniente alle convenzioni medievali, quando il prestito dev'essere restituito in porto diverso da quello in cui è stipulato, p. es. se vien fatto solo per il viaggio d'andata e dev'essere rimborsato nel porto di destinazione, quindi in moneta diversa da quella ricevuta nel porto di partenza: di ciò diremo meglio più innanzi.

Nelle carte liguri il debitore spesso dichiara d'aver ricevuto e promette che restituirà senza menzione di causa o nominazione del contratto, con l'aggiunta della condizione sospensiva, se il prestito è aleatorio. Non si trova mai la parola romana *cautio*, talvolta si usa espressamente la formula ricevere a mutuo, talvolta il prestito ha nome di *accomendatio*, ma si distingue nettamente dalla commenda, per il silenzio sulla facoltà di trafficare e sulla ripartizione dei lucri: però è possibile, come già fu notato che le *accomendationes* con espressa esclusione di ogni lucro siano probabilmente solo contratti di mutuo dissimulati, semplici o aleatorii secondo la mancanza o la espressa aggiunta della condizione di salvo arrivo (es. di acc. senza condizione Ca 159$^{v}$, Ch n. 21, di acc. con la condizione Sa 59, 179, Fa n. 10). Abbiamo pure qualche carta, in cui per una vera e aperta commenda si dice *accepisse mutuo seu in accomendacione* (Fa n. 13) e abbiamo il fatto notevole che negli statuti di Genova e Savona nei primi decenni del sec. XIV si provvede insieme ai contratti di *accomendacio societas et mutuum*, [172] con norme comuni di carattere sociale, cosicchè anche il *mutuum* può indicare associazione e non prestito vero e proprio.

Un'altra osservazione è da fare intorno ai nomi dei contratti prima di concludere. Vi sono carte in cui la somma data veramente a prestito è ricevuta *nomine venditionis et iusti cambii* (es. Des D 218, 219, 228, 236) e qualche autore, p. es. il Sayous, [173] vorrebbe

distinguere i contratti di cambio, in cui vi è diversità di moneta, da quelli di prestito, in cui la somma data e quella da restituire sono indicate nella stessa unità monetaria. A parer mio nei sec. XII e XIII nel linguaggio dei mercanti e quindi in quello dei notai e delle carte da loro rogate si usa il nome di cambio ogni qualvolta in qualsiasi contratto vi è variazione di moneta dalla stipulazione alla conclusione del rapporto giuridico, quando vi è diversità di unità monetaria fra il valore dato da una parte e l'equivalente restituito, ma la speculazione invece non consiste appunto in tale variazione (come avviene più tardi) e l'essenza economica del contratto dipende dallo scopo che le parti si prefiggono di raggiungere in modo indipendente dal lucro che si può ricavare da tale mutazione di moneta.

Se il prestito si deve restituire nel porto di destinazione, perchè è fatto solo per il viaggio d'andata, vi sarà generalmente moneta diversa nella restituzione, se anche per il ritorno, vi potrà esser sia moneta diversa per nascondere nella variazione l'interesse, sia la stessa moneta, quando l'interesse è celato sotto la somma numerica.

Anche i contratti che hanno il nome di cambi possono essere certi e aleatori, e questa soltanto è la distinzione importante, con notevoli conseguenze giuridiche; la restituzione nella stessa moneta o in diversa specie ha solo conseguenze di fatto, e di una differente natura giuridica nel contratto non si curano le parti nè probabilmente i giudici in caso di controversia.

Ai nomi che si leggono nelle carte in questi secoli non si deve dare gran peso, perchè i notai non avevano in questa materia formulari tradizionali e precisi (e spesso confondono i nomi anche per quei contratti per i quali li hanno a disposizione); i notai seguivano le parole dei clienti, usavano anche più nomi nello stesso atto, perchè i clienti potessero scegliere il più conveniente, quando si dovessero trarre i contraenti innanzi ai giudici, talora dovevano usare artifici di parole, per far tacere paure di clienti e sospetto di giudici.

Sotto l'aspetto economico vari possono essere per il mutuatario gli scopi del prestito aleatorio, come del mutuo semplice

e certo. Il prestito può essere di consumo, usato da quello a soddisfare bisogni imminenti con la speranza di trovare poi i mezzi sufficienti per il rimborso. Molto più frequente e più importante nelle città liguri il prestito di produzione, in cui si impiega il capitale ricevuto a rendere possibile o più ampia la speculazione marittima e ricavare da questa i mezzi per rimborsare il capitale con gli interessi e averne qualche lucro per sè. Questo poteva avvenire in due modi, provvedere gli strumenti del lavoro, rifornimento o riparazione della nave, spese generali del viaggio (salari di marinai, riserve alimentari, ecc.) o acquistar merci da rivendere, acquistarle alla partenza per venderle a destinazione o negli scali intermedi, acquistarle all'arrivo per rivenderle al ritorno.

Com'è noto, ai tempi nostri il prestito a cambio marittimo serve specialmente — secondo alcune leggi esclusivamente — a necessità urgenti della nave, che si manifestino in navigazione in porti lontani da quello d'origine. Nelle carte liguri ve n'è alcuna in cui il debitore dichiara ai soci d'aver preso danaro a prestito *pro solvendis marinariis* o per le spese di vitto o per riparazioni della nave (Br I 304; Des D 304, 462, 464, 485; By 18 e n. 1; Vit p. 73, 97, 109, 115, n. 217, 312, 362, 399 dove il danaro fu già speso in riparazioni; Fe CD II 415 per l'armamento d'una galea);[174] qualche volta il prestito è fatto dal caricatore di merci che viaggia sulla nave al noleggiatore e vettore di essa e quindi evidentemente, anche se tacitamente, per i bisogni della spedizione marittima (Ca 92, 293; Des B 76; By p. 24). Vi sono carte in cui è espressamente detto che il danaro prestato fu speso nell'acquisto di merci che si portano sulla nave per trafficare con esse e queste si dànno anche in pegno al mutuante (Des B 8, 13, 14; Lopez 216 n. 66, 256 n. 204; Vit p. 208 n. 83). Vi ha invece una carta, in cui il vettore promette dare al caricatore *ultramare* nel porto d'arrivo una certa somma di danaro in moneta locale (perchè possa acquistare merci) e dargli invece un'altra somma in moneta genovese al ritorno a Genova, se mancherà alla prima promessa, per risarcirlo del lucro perduto (Ca 204$^{v}$).

Il Bensa scoperse e pubblicò un capitolo inedito delle regole

dei Conservatori del mare in cui si prescrive che il patrono d'una nave può prender danaro a mutuo o cambio *in necessitatibus seu rebus necessariis vel opportunis* per la nave e obbligare il legno e i noli, ma non più di questi senza procura speciale dei proprietari per atto pubblico, poichè altrimenti questi non sarebbero in alcun modo responsabili; l'autore non accenna in alcun modo alla data del capitolo che appartiene a una fonte legislativa perduta e che per il contenuto e per la forma non apparisce anteriore al sec. XV. [175] Nella massima parte dei documenti liguri dei sec. XII e XIII non si fa menzione dello scopo dei prestiti, a differenza di carte e leggi di altri luoghi, e tali contratti servono in generale alle necessità urgenti del mutuatario, quali esse siano.

Talvolta, quando si dichiara espressamente che si danno in pegno le merci comperate col danaro mutuato, è evidente che il prestito fu fatto appunto per poterne fare l'acquisto e che le merci viaggiano sulla stessa nave. [176] Qui non è naturalmente a far parola del prestito usato come forma di trasmissione e trasporto di danaro da un luogo all'altro, perchè questo non è mai espresso come scopo della convenzione, [177] esso è uno dei fini economici che può anche esser manifestato dal fatto che la restituzione non avviene a Genova, ma in altra città oltre il mare, ma non è necessariamente il solo scopo del prestito in ogni caso.

Meritano uno speciale ricordo i prestiti fatti per una spedizione di corsa marittima, quindi per armare le navi ad essa destinate in quel modo particolare che tale intento richiede ad aumentare la leggerezza e rapidità di movimento dei legni e la loro efficienza armata. Vi sono carte in cui se ne fa espressa menzione (Fe CD I 812) e altre in cui si vieta invece all'accommendatario di impiegare nella corsa i capitali ricevuti, cosicchè egli sarà responsabile della perdita se contravviene al divieto (By c. IX).

La formula, frequente in alcuni contratti di mutuo stipulati per la corsa a Bonifacio, sopratutto in molte carte del 1245 in occasione di una violenta ripresa di guerra contro Pisa, [178] del mutuo in panatica, come lesse il Vitale, è singolare, ma è ora meglio spiegata e resa più chiara da una carta del 1214 pubblicata di recente. [179] Taluno riceve un prestito in pane per corsa marit-

tima e, come promette al mutuante una parte aliquota del lucro, così gli promette la restituzione del capitale in danaro, se la spedizione non si fa per colpa sua, in natura e precisamente nella stessa quantità di pane comperato col danaro che ricevette, se la spedizione è vietata dai consoli. Il mutuo in panatica era dunque destinato a provvedere direttamente all'alimentazione dei marinai, di cui il pane (biscotto, e ora gallette) formava allora, come più tardi nelle piccole navi con poco equipaggio, la parte principale: il mutuo si faceva o in natura o in danaro da impiegare nell'acquisto, forse nel periodo più antico veramente in pane, più tardi in danaro che doveva essere usato veramente nella compera del pane, donde poi ebbe il nome anche se avesse servito ad altri acquisti; ma il nome era sempre riservato al prestito per la corsa marittima. Rimane soltanto incerta la ragione di tale limitazione: forse la nave destinata alla corsa non poteva fare scalo in altri porti e doveva portare tutta la provvista di pane necessaria per tutto il viaggio, in quantità quindi superiore all'ordinaria.

Notevole una carta dello stesso anno, in cui due persone ricevono da altre due il legno, con cui faranno la spedizione di corsa ben fornito *de panatica et armamento*, hanno facoltà di prendere a prestito altre armi e altre cose che fossero necessarie, e restituiranno al ritorno il legno con tutto il guadagno (Vit p. 232, n. 220).

Al prestito per la corsa si riferisce un capitolo degli statuti genovesi del sec. XIII, giunto a noi in due redazioni che presentano una variante notevole. Una delle redazioni si ha in quegli statuti della colonia di Pera (lib. V c. I), che spettano ai primi decenni del sec. XIV nella formula in cui sono giunti a noi e furono editi dal Promis, ma riproducono (come già dissi) nella massima parte alla lettera gli statuti genovesi del sec. precedente con le successive riforme. L'altra redazione comprende — per ora — solo il capitolo sul prestito per la corsa e fu ritrovata nel cartulario di Giovanni di Giona di Portovenere dal diligente illustratore di esso, il prof. G. Falco, in un foglietto volante scritto dallo stesso notaio intorno al 1259; ne feci già menzione nelle pa-

gine precedenti per un'altra annotazione ivi contenuta [180] in cui in relazione a tale capitolo si citano come connesse alcune costituzioni del *codex* ed eventualmente citabili (come facienti al caso secondo la nota formula dei giureconsulti medievali), benchè non facciano menzione alcuna di *foenus nauticum* e trattino in generale di obbligazioni *ob turpem causam*.

La parte essenziale della norma statutaria è uguale: il magistrato dichiara, in prima persona, che non farà ragione in tempo di pace a chi presti danaro senza licenza dell'autorità comunale a un *lignum quod vadat in cursum*; negli statuti del sec. XII si aggiunge subito dopo *nisi in lignis que iverint pro comuni Ianue in cursum vel occasione comunis*. Si comprende facilmente che per i legni che vanno in corsa per conto od occasione del Comune non è necessaria alcun'altra autorizzazione e i prestatori potranno far valere le loro ragioni in giustizia. Negli statuti del sec. XIV e anche nel progetto dei primi anni del XV la parola è omessa, e il capitolo diviene meno esplicito: è negata azione a chi presta danaro a un legno che parte per la corsa nei legni che vanno per il Comune, e non è facile comprendere perchè sia negata appunto in tal caso e quale doveva essere l'attività del giudice per i legni privati di cittadini, mentre anche questi avevano bisogno della speciale licenza, come fu già notato nelle pagine precedenti. La differenza, che è notevole, va a mio giudizio attribuita a una negligente omissione dell'amanuense degli statuti nel sec. XIV, perchè non mancano altri esempi di una negligenza assolutamente grossolana; citerò per es. nel c. 15 un accozzamento di parola *maior pars invenero consiliatorum*, in cui basta sostituire *in numero* a *invenero* per avere un'espressione chiarissima.

Il prestatore avrà invece sempre in mira di ritrarre un profitto dal suo danaro. È questa una forma di partecipazione a speculazioni marittime, ai lucri e ai pericoli di esse, chiaramente diversa dalla commenda, sia per la formula della partecipazione, clausola condizionale manifesta, mentre nella commenda è frequente il silenzio, sia perchè quella partecipazione avviene in una misura precisa, prefissata, indipendente dai guadagni e non proporzionale a questi.

Il mutuante, che prende a suo carico tutto il rischio della perdita del suo danaro in caso di perdita totale o parziale delle cose, pattuisce per un principio economico inoppugnabile un compenso maggiore dell'ordinario, nell'ipotesi che il debitore tragga dai suoi traffici un lucro notevole, come suole avvenire e come è sperato, ma il debitore è obbligato a restituire capitale e interesse, qualunque sia il suo guadagno, anche se il viaggio è in perdita, anche se perdesse nella speculazione parte del capitale, purchè si verifichi la condizione sospensiva. Viceversa, se la nave si perde, il debitore rimane assolutamente liberato, anche se p. es. avendo appeso al collo in un sacchetto o nella cintura tutto o buona parte del suo capitale, fosse riuscito a salvarlo nel naufragio; o incagliatasi la nave negli scogli in vista d'un porto si fossero potute scaricare le merci almeno in parte. Invece nella commenda si dividono in proporzione i lucri effettivi: nel mutuo semplice il debitore deve restituire non solo senza tener conto dei suoi guadagni, ma senza condizione.

Potrebbe però il prestito aleatorio aver servito principalmente agli interessi del mutuante, al trasferimento del danaro che egli volesse aver disponibile nel porto di destinazione pure senza recarvisi egli stesso. Anche in tal caso egli poteva scegliere, forse secondo la qualità delle persone tra l'affidarlo a un accomendatario o darlo a prestito sotto condizione di salvo arrivo: il rischio rimaneva sempre a suo carico ed egli ritraeva dal trasferimento un guadagno incerto nella commenda, prestabilito nel prestito mentre nessuno avrebbe accettato in prestito il danaro da portare oltre mare a prestito semplice e certo a tutto rischio proprio.

Il primo avrebbe anche potuto investire quel danaro in merci nella sua residenza e inviarle a destinazione per esser rivendute o in forma di commenda o in forma di noleggio e col pagamento del nolo e naturalmente avrebbe scelto in ogni momento la via più lucrosa.

Le prime un po' affrettate ricerche del Sayous sui documenti commerciali del sec. XIII e XIV non ritrovarono alcun documento di prestito a cambio marittimo (non molto importante neppure

nel Consolato del mare): sulle possibili cause del silenzio parlai altrove. [181]

Come già dissi altrove, [182] l'Astuti trova tali somiglianze fra il prestito e la commenda da poter concludere che questa è di natura feneratizia e deriva dall'altro più antico per evoluzione. L'identità consiste:

*a*) nell'esser i rischi della navigazione a carico del capitalista;

*b*) nell'essere quindi fissati con precisione i viaggi, la nave, gli scali per determinare esattamente quei rischi;

*c*) nell'esser le merci caricate vincolate a garanzia del capitale con gli interessi, essendo pur vietato al debitore assumere altre commende o prestiti.

Gli argomenti non sono molto conclusivi. I rischi sono nella commenda a carico del commendante per la evoluzione storica del contratto e per necessità psicologica, che nessuno avrebbe accettato capitali a commenda se avesse dovuto tacitamente assumere tutti i pericoli del mare e restituire il capitale in ogni caso, salvo una particolare espressa dichiarazione di questa novità. Invece nel prestito aleatorio essi sono volontariamente assunti dal mutuante spinto dalla speranza del più alto interesse, e tale assunzione è del prestito elemento essenziale. Di più nella commenda si deve tener conto di tutti i rischi di carattere economico che riducono o annullano ogni lucro, e nel prestito hanno importanza solo i casi fortuiti che mettono a pericolo la nave materialmente. Naturalmente si determinano con qualche precisione i rischi stessi, ma nella commenda l'evoluzione porta a una sempre crescente libertà di movimento per il commendatario (anche per la nave, non solo per i viaggi, della quale non di rado si tace, e della quale non si ha se non qualche raro esempio per il prestito). Quanto al terzo argomento non vedo nelle carte liguri [183] alle quali soltanto io voglio limitare la trattazione, alcun esempio di speciale assegnazione delle merci a garanzia del commendante, salva la responsabilità generale anche espressamente indicata del commendatario con tutto il suo patrimonio per tutte le sue obbligazioni, quando inoltre egli è affatto libero di riportar denaro o merci e di vendere queste per aver quello all'arrivo.

Nel prestito è necessaria la assegnazione speciale delle merci in pegno e sono più rari nelle carte liguri esempi di vincolazione della stessa nave.

Anche l'uso dei fideiussori, che è comune ad entrambi i contratti, non è affatto rilevante perchè è comune nei secoli che consideriamo e anche più anticamente a tutte le carte obbligatorie. [184]

Invece l'Astuti considera poco rilevante quella che è per me differenza fondamentale fino dal tempo più antico: nella commenda il capitalista si preoccupa dello scopo e della attività del navigatore e si dividono tra le parti in data misura i lucri eventuali, nel prestito si fissa, aperto o celato, un dato interesse da pagare, qualunque sia l'esito della speculazione, e il creditore non tiene alcun conto dell'impiego del danaro che presta. Il movente psicologico e l'intento economico sono tanto diversi che escludono ogni analogia di natura giuridica tra i due contratti. Cade quindi anche la più forte spinta a ritenere che la commenda sia derivata per evoluzione dal prestito marittimo aleatorio: anche se questo è antichissimo e quella posteriore di parecchi secoli, le circostanze in cui questa è sorta e prosperò bastano a spiegarne la natura. Capitalisti, che non volevano più viaggiare e correr pericoli, affidarono i capitali a persone più giovani e più audaci e crearono il nuovo contratto; noi possiamo ben ammettere che i commercianti non si curarono della natura giuridica di esso e che esso assunse giuridicamente una forma propria nuova di contratto fiduciario speciale.

Penso che il punto che trasse, a mio giudizio, nell'erronea opinione l'A. sia stato l'uso delle parole *creditor* e *debitor*, ma pur questo non è uguale nei due contratti. Nel prestito le parole si usano fino dal principio alla stipulazione del contratto. Nella commenda si parla quasi sempre di credito e debito soltanto alla liquidazione, quando si avrà veramente una somma di danaro dovuta dall'una all'altra parte, e solo allora si forma un rapporto di credito determinato nella somma e nel termine.

La stessa forma delle carte è favorevole alla precisa distinzione: nei prestiti il mutuante promette direttamente di restituire la somma dovuta nei modi indicati, e spesso tace di qualsiasi inte-

resse nelle commende; il navigatore promette in primo luogo di trafficare e poi di restituire il capitale col lucro che si nomina per lo più chiaramente nella misura indicata.

L'Astuti nota con ragione che « dai propositi delle parti si debba nella ricerca e nella valutazione storico-giuridica prescindere, portando invece l'indagine sul contenuto giuridico di quei rapporti e fenomeni ». [185] Le osservazioni che feci già altrove e ripetei nelle pagine precedenti, sono, se non erro, risposte e obiezioni precisamente giuridiche in aggiunta alle considerazioni economiche. Aggiungerò da ultimo che non si può addurre come buon argomento l'uso della voce *mutuo* insieme e alla pari con i termini *societas* e *accomendacio* [186] nei testi statutari genovesi: non è a mio giudizio buon argomento, perchè quelle prescrizioni non appariscono applicabili ai prestiti marittimi propriamente detti e devono piuttosto intendersi relative ai contratti di commenda, in cui quelle denominazioni sono talvolta usate in modo promiscuo: così è nei contratti di Portovenere e forse sarà avvenuto qualche volta nelle carte dei notai di Genova. Il legislatore, che talvolta nomina il mutuo fra la società e la commenda, volle probabilmente evitare ogni cavillo curialesco in caso di contestazione e ogni pretesto di imputazione usuraria, tanto più che talvolta la commenda può esser veramente la veste apparente di un contratto effettivo di prestito.

L'americano Hoover pubblicò un lungo studio, in cui distingue nelle carte liguri tre tipi di prestiti aleatori e sotto condizione, il *bona fide type* per acquisto di merci da portare oltre mare per rivendere, il *pignus type* in cui si danno merci in pegno dal commerciante che va oltre mare a quello che rimane in patria, l'*usure type* o *evasion type* in cui si ha un semplice prestito a interesse senza indicazione di scopo. [187] La distinzione è inutile e artificiale e non presenta categorie nettamente distinte e separabili con propri caratteri: sotto l'aspetto giuridico non vi è che prestito certo o aleatorio, con pegno o senza; sotto l'aspetto economico gli scopi possono esser molti, sono spesso poco evidenti e non si possono sempre riconoscere dalle parole delle carte; d'altro lato fra persone viventi in città mercantili e marittime non si

stipulano contratti se non col pensiero di aver parte in speculazioni di terra o di mare. Del resto le citazioni dell'Hoover sono così piene di errori di lettura, che pur le sue osservazioni e deduzioni sono sempre soggette a dubbi e richiederebbero la costante collazione dei notulari.

Veniamo ora ad esporre i risultati precisi e certi che si possono ricavare dalle carte liguri dei secoli XII e XIII.

Mutuatari appariscono i proprietari della nave, i condomini, che sono anche, come sappiamo, i vettori, i mercanti che viaggiano su di essa; a un accommendatario, che ricevette un legno in commenda, se ne dà licenza espressa di prender danaro a prestito (Doneaud I, Ca 204v); invece non apparisce mai come mutuatario chi abbia solo qualità di capitano e di rettore della navigazione senza aver alcuna delle altre qualità ora indicate

Veggasi quanto fu detto sopra su un capitolo delle Regole dei conservatori del mare.

Qualche volta i vettori promettono al caricatore di prestargli una somma determinata nel porto d'arrivo, e, se non la pagheranno colà, daranno al ritorno in Genova altra somma pure fissata, se la nave ritorna salva. Probabilmente la prima somma doveva servire a dare i mezzi per trafficare, la seconda a risarcire i danni per la mancata promessa (Ca 204v).

Il mutuatario non dichiara di aver ricevuto una somma precisa, ora per le note ragioni nella forma ligure caratteristica, *tot* o *tantum* di una merce nominata solo in qualità o anche più in generale *de tuis rebus*. [188]

Quanto all'interesse, è da rammentare la posizione sempre abbastanza singolare dei Genovesi rispetto al divieto canonico. Religiosissimi erano come tutte le nostre popolazioni medievali, ma per l'interesse del danaro abbiamo carte in cui esso è stipulato apertamente, carte in cui lo si nasconde nella forma curiosa dell'indicare la quantità ricevuta con le parole *tot* o *tantum de tuis rebus*, fissando precisamente la somma da restituire, altre in cui lo si computa certamente nella somma che si dichiara ricevuta e si deve restituire. [139] Anche per il prestito aleatorio marittimo troviamo diverse forme: in questi secoli XII e XIII non è ancora

modificata la censura canonica nei casi in cui il creditore assuma un rischio e nel IV Concilio lateranense Gregorio IX promulgava la famosa decretale *Naviganti* che conferma espressamente il divieto anche per quel contratto. Nel breve genovese del 1143 quei consoli che sono ancora della Compagna ma *electi pro communibus rebus* e quasi consoli del Comune (perchè la Compagna comprende già la massima parte degli abitanti di Genova) giurano che per l'*usura de terra* giudicheranno solo sul capitale e sulla restituzione di esso, ma tacciono dell'usura di mare, e con tale distinzione e tale silenzio lasciano impregiudicata ogni controversia sulla validità e sulla misura di essa (c. 66).

Anche negli statuti di Pera si fissa espressamente un interesse minimo che deve pagare chi trattiene le somme ricevute oltre il termine o muta il viaggio, in somma non osserva esattamente i patti stipulati (c. 209).

Anche nelle carte di prestito marittimo aleatorio se ne hanno dunque alcune con stipulazione esplicita di interesse, altre con indicazione di una somma precisa prestata da restituire, altre con la formula *tot* o *tantum de tuis rebus*: vi sono quelle in cui il rimborso si deve fare in moneta diversa da quella ricevuta e l'interesse è celato nel rapporto dei cambi (es. Scr. 489, 496, 699, Ro 93). Vi sono altre carte più complesse, in cui si ammette nella somma da restituire una variazione di monete e di cambi secondo la lunghezza e il pericolo, la direzione del viaggio e quindi secondo la qualità del medesimo, con una conseguente libertà di esso (forse anche in relazione alla possibilità della navigazione di corsa) (Sa n. 1206; Des D 143, 345, 346, 347; By 18 not. 1).

Vi sono poi carte di Caffa che presentano una formula singolare in cui si pattuisce che il debitore, avendo ricevuto colà una somma indicata, restituirà in Genova quello che si sarebbe ricavato da essa, se fosse stata impiegata in merci d'una certa qualità, seta, vai, vino, cuoi, merci che spesso viaggiano sulla stessa nave e sono esposte ai medesimi rischi, quindi con la restituzione sotto condizione di salvo arrivo, spesso espressa ma probabilmente anche sottintesa, e nel tempo stesso con una notevole

variabilità della somma restituenda e dell'interesse secondo circostanze estrinseche e posteriori del mercato genovese.

Il patto costituisce quasi una partecipazione indiretta e velata del mutuante ai lucri che il mutuatario ritrarrà dalla speculazione con la vendita delle merci a Genova dopo il ritorno: si avrebbe esempio di quei prestiti con partecipazione al profitto, che erano abbastanza frequenti a Pisa, così da esser considerati in modo speciale nei capitoli del Constituto dell'uso (rubr. 24, 25). [190] Oltre a quelle carte di Caffa (Br I 163, 200, 207, 211-213, 256, ecc.), vi sono altri esempi nelle carte liguri nei prestiti dati espressamente per la corsa marittima in cui però non si promette la divisione proporzionale dei lucri che darà la spedizione salvo in pochissimi casi (n. 129 e carta del 1214), [191] ma una somma prefissata sopra i lucri eventuali, l'alea dunque non si riferisce solo al salvo ritorno della nave, ma anche ai profitti della corsa. Generalmente il mutuatario si obbliga a dare al mutuante il doppio della somma ricevuta, e forse questa è la formula consuetudinaria accennata in due carte (n. 7, 250); altre volte promette una somma che rappresenta solo il 50 per cento del capitale; talora distingue e darà il 50 per cento, se va solo fino al mare di Napoli e Sicilia, il 100 se va fino in Barbaria. Si aggiunge spesso che si restituirà il solo capitale se si ritorna senza guadagno: è sempre espressa la clausola aleatoria *sana redeunte navi*. Probabilmente le carte in cui è detto soltanto che il capitale sarà restituito in una somma determinata al ritorno dalla spedizione di corsa, rappresentano prestiti fatti in vista di questa e per essa, non si mantengono indipendenti dai risultati di essa. Invece le tre carte citate dall'Astuti in nota a p. 130 non si riferiscono a prestiti marittimi, ma a mutui senz'alea salvi in terra, in cui il mutuante avrà parte dei guadagni commerciali del mutuante (Scr. 760, 853; Des A 18).

La cosa esposta al rischio e costituente l'oggetto che deve arrivare salvo a destinazione, perchè la condizione sia verificata, è di solito una nave, talvolta la merce caricata su di essa, o il danaro dato a prestito che viaggia pure su quella (es. Br I 207, 211 II 4). La nave spesso è nominata e, se manca il nome, sarà quella su cui

viaggia uno dei contraenti, per lo più il debitore o anche entrambi (es. Ca 293; Scr. 1132; Des C 13 D 298; Fe 27, 209, 514, ecc.; Fe CD I 295 T 99). Qualche volta invece si parla di salvo arrivo della nave su cui viaggerà o caricherà le sue merci un mercante nominato, o la maggioranza dei mercanti partiti insieme all'andata nel viaggio di ritorno, o della prima nave che partirà da un porto determinato nella stagione estiva o nella prossima; o anche soltanto di una nave nominata (es. Scr. 489, 508, 610, 699, 758, 1180; Br. I 207; Sal. 215; Fe CD 33). Qui si tratta evidentemente di quelle spedizioni collettive, in cui le navi genovesi partivano di conserva una volta all'anno d'estate o in settembre e ritornavano a Genova nell'estate successiva, non sempre tutte nè con tutti i mercanti partiti;[192] poteva infatti avvenire che qualche nave non ritornasse, p. es. in caso di vendita, o che qualche mercante avesse a fissare la sua residenza oltre mare, anche in modo indipendente da perdita della nave o morte del mercante. Ma non è sempre facile, tanto meno nell'ultima formula succitata, riconoscere se su quella nave o con quelle navi viaggiasse uno dei contraenti o il suo carico o egli vi avesse alcun interesse di condominio o partecipazione, e si può dubitare che talvolta si trattasse di semplici scommesse sul salvo arrivo o sulla perdita di una nave fra persone non aventi entrambe interesse nella speculazione [193] (es. Fe CD I 470, 829 per una nave che appariva appartenente ad estranei; Sa 357 in cui si dà in pegno una terra). Furono veramente i Genovesi assai proclivi a scommesse, nei secoli XVI e XVII si lasciarono trascinare con foga nel noto giuoco del Seminario, padre del lotto attuale, [194] nel sec. XIV diedero, com'è pur noto e come avremo occasione di ripetere nelle pagine seguenti, notevole impulso ai contratti d'assicurazione, che da taluni sono considerati molto affini nel loro inizio a vere scommesse. Tuttavia probabilmente nei secoli precedenti, XII e XIII, in cui era grandissima l'attività e l'audacia del traffico realmente eseguito dai Liguri, appare più accettabile per le carte suaccennate l'ipotesi che esistesse sempre l'interesse almeno del debitore, personale o patrimoniale, al viaggio in cui s'incorre il rischio.

In qualche contratto si permette al debitore il mutamento

della nave e il trasferimento dell'alea, anche in viaggio, se il legno nominato non parte o viene venduto o muta viaggio (es. Scr. 489, 610, 724, 758, 239, 295, 442); altre volte il contratto si trasforma in mutuo semplice senz'alea, se la nave indicata non parte (Scr. 542, 610, 708, 1274).

I prestiti si fanno talvolta per il solo viaggio d'andata, qualche volta per l'andata e il ritorno. Nel primo caso probabilmente la speculazione serve solo al debitore, che avrà disponibili a destinazione la somma ricevuta o le merci in cui la ha investita, nel secondo caso può servir meglio anche agli interessi del creditore, rimasto in città senza pericolo suo personale: anche queste probabilità possono mutare di fatto secondo lo scopo che veramente si propongono i contraenti. Qualche volta si ammette che il contratto abbia termine e la restituzione avvenga in qualsiasi posto ove si scaricheranno le merci, anche prima di giungere al porto di destinazione prestabilito. Concessa così libertà al debitore di anticipare la fine del viaggio e la liquidazione della speculazione, si anticipa anche la cessazione del rischio a beneficio del creditore (es. Des D 98; B 85, 173; Fe 209, 236; Go 158; T 99). In due carte in cui è fissato un interesse preciso, è detto che, se il debitore muterà il viaggio, pagherà *per racionem itineris* (Scr. 618, 887). Singolare il patto nella carta Scr. n. 661 che il debitore restituirà 150 bisanti, se il creditore gli darà *hominem* che venga con quello in Alessandria, solo 137½ se il creditore non gli darà l'*homo*.

La restituzione nel porto fissato talora va fatta dopo l'arrivo senza ulteriori aggiunte, e quindi subito dopo, talora dopo alcuni giorni (anche trenta) da quello, perchè il mutuatario possa vendere le merci e ricavarne il danaro di cui ha bisogno per il rimborso. Talvolta nel prestito (come nella commenda) il pagamento va fatto a persona diversa dal creditore e nominata qualche volta invece al creditore *vel cui ordinaveris*. Quando il prestito è dato per l'andata e per il ritorno, il debitore può anche mandare il danaro e liberarsi da ogni responsabilità prima di tornare in patria; forse in tal caso per un volontario mutamento delle circostanze contrattuali il debitore non sarebbe stato liberato

dalla perdita della nave su cui viaggiava il danaro rinviato. È da notare una carta, in cui i debitori ricevono una certa somma a mutuo e fissano la qualità e la quantità di varie unità monetarie, in cui sarà fatta la restituzione, secondo che la nave indicata approderà in un luogo o in un altro d'oltre mare o ritornerà a Genova o in Provenza: la scelta apparisce lasciata ai debitori che possono quindi a volontà mutare entro quei limiti il viaggio. [195]

L'assunzione esplicita del rischio da parte del mutuante avviene con una delle formule già esaminate in altre pagine, che si incontrano tutte con maggiore o minor frequenza, così che si applicano tutte le osservazioni già esposte. È noto che nel mutuo ordinario di cose fungibili la proprietà e il pericolo delle cose prestate passano insieme al mutuatario secondo la nota regola romana: se nel mutuo aleatorio marittimo rimanga col rischio presso il prestatore anche la proprietà del danaro pagato, è un'indagine che non ha importanza in via di fatto, è un quesito che i contraenti non si proposero certamente, ma si può ritenere che non rimanga perchè il debitore conserva la facoltà di disporre del danaro secondo i suoi bisogni e le sue intenzioni.

Qualche volta, specialmente per le merci, si dice che il prestito è fatto *ad risicum* di quella merce determinata o della persona indicata; più di rado si usa per il prestito l'espressione *ad fortunam dei*, ecc. La formula più frequente è *sana eunte navi* per un viaggio solo, *sana eunte et redeunte navi* per l'andata e il ritorno. Talora si aggiunge *vel maiori parte rerum navis* o *vel maiori parte rerum oneratarum* o *delatarum* (es. Des D 98; Go 197; Sa 215). [196] Ho già detto che a mio giudizio le due espressioni non sono equivalenti, la prima riferendosi al corpo della nave con gli attrezzi e arredi, la seconda al carico di essa. La distinzione non è facile e si potrebbe obbiettare che se lo scafo della nave si perde o quasi, è assai difficile che se ne possano salvare in gran parte arredi o attrezzi, mentre si può salvare il carico, se si provvede prima ad esso nell'atto del sinistro con rinuncia alla nave, quando p. es. il sinistro avvenga in vista d'un porto. Tuttavia penso che difficilmente si sarebbe usata l'espressione *res navis* in relazione al carico delle merci.

Molto frequente è pure una aggiunta alla formula *sana eunte*, con cui si fissa l'obbligo della restituzione a un certo termine dopo il salvo arrivo, *postquam applicuerit* una determinata persona o una nave nominata. Ci troviamo pure spesso di fronte all'obbligo di restituzione al termine *postquam applicuerit*, senza il *sana eunte* (o anche dopo l'arrivo in porto del presente istrumento). La formula in apparenza si presenta certa e a termine, ma in realtà è aleatoria ed eufemistica, perchè il termine *a quo* non può cominciare a decorrere che dopo l'avverarsi d'un fatto che è incerto, come l'arrivo della nave esposta a gravi rischi, cioè d'una condizione sospensiva; la nave può perdersi o esser venduta e mutar destinazione, la persona può morire o fissare sua residenza nelle terre d'oltremare (es. Ca 293; Des D 462, Fe 27, 236, 139 836, Br I 201 II 20; Go 57; Ro 94).[197] In qualche carta è detto dopo che sia arrivato l'*instrumentum* notarile del prestito o i testimoni. (Br I 201; Des C 201).

Anche qui si aggiunge talora che il rischio comincia dopochè la nave sia uscita dal porto (es. Fe 209, 236; Go 158; Des B 56; Fe CD I 225).

Manca nelle nostre carte ogni elemento che dia luce sulla applicazione e interpretazione di quelle clausole, quando il sinistro veramente avvenisse — p. es. come si debba intendere *salva navi*, se manca l'aggiunta della *maior pars*, cioè quale importanza possano avere i deterioramenti minori — se, mutata la nave dal debitore che ne abbia avuto licenza, la condizione si riferiva al salvo arrivo della nave sostituita, o rimanga letteralmente legata alla nave precedente — come si proceda nella clausola *postquam applicuerit* una persona nominata, se questa abbia potuto aver salva la vita, ma abbia perduto tutto il patrimonio o la sola parte esposta al rischio di mare, se invece si verifichi il caso contrario, che perduta la nave si sia salvato tutto il carico, o quando, giunta la nave in porto, il sinistro, p. es. rapina di pirati o incendio si è verificato nel termine concesso al debitore per il pagamento. In qualche carta con precisione maggiore è detto che il termine comincia dopo che la nave sia anche stata scaricata. Così rimane assolutamente ignoto, se il salvataggio pur pattuito della *maior pars* equi-

valga al salvamento integrale, se un salvataggio parziale possa dar luogo a una domanda di riduzione del capitale da restituire, ripartendosi così il danno fra i due contraenti, o se il pericolo del mutuante sia sempre limitato alla perdita totale.

La riduzione del debito in misura proporzionale alle cose salvate è accennata in due carte (Scr. 610; Ca f. 92), ma non possiamo dedurne senz'altro che il silenzio valesse sempre a escluderla. [198]

In verità queste e altre simili controversie si riducono tutte alla lotta tra l'applicazione letterale rigorosa delle parole della clausola e il criterio di equità, che suole prevalere nei nostri tribunali mercantili medievali e che è accolto p. es. anche nei contemporanei statuti di Marsiglia in questa materia.

Come già fu detto, il mutuo è certo, con o senza termine, ma senza alea, se manca la clausola condizionale; qualche volta e spesso nei documenti dell'Oriente latino, si dichiara espressamente che il prestito è fatto *salvo in terra*, anche se la nave o il carico sono esposti a rischi di mare, ma l'aggiunta non è necessaria e può essere stata fatta solo per maggior sicurezza delle parti. Più difficile apparisce spiegare l'unione di due formule nella promessa di pagare *salvo in terra*, quindi senza rischio pel mutuante, alcuni giorni dopo che *navis applicuerit*, quindi col rischio ammesso in via di fatto, come si è detto or ora.

Forse s'intende escludere ogni sinistro che avvenga dopo l'arrivo della nave salva in porto (risolvendo il dubbio accennato più sopra), in modo che nessuna causa posteriore possa liberare il debitore (es. Fe 141; Des B 90; Ro 94; Br I 201, 232, ecc.).

Vi è una carta in cui si promette la restituzione della somma prestata dopo l'arrivo d'una certa nave, e se questa non arriva, dopo l'arrivo d'una seconda, e, se pur questa manca dopo l'arrivo d'una terza nominata pur essa, e si aggiunge *sano semper existente in terra dicto capitali*. Il prestito è solo aleatorio in apparenza, sia per questa aggiunta, sia perchè è meno probabile che si perdano tutte e tre le navi (Hoover 521).

Qualche volta si fa una speciale eccezione per qualche rischio che viene assunto espressamente dal debitore, p. es. la cattura

da parte di Pisani o Catalani nel territorio del marchese di Cagliari, o il *iactus maris*, che si dovrà intendere nel senso che in caso di getto ogni danno rimane a carico del debitore e il mutuante non sarà obbligato ad alcun contributo (Fe 139; Scr. n. 836, 837; Vit. p. 201 n. 36 *excepto de ictu maris?*).

Si dichiara infine più volte che il prestito dev'essere rimborsato a termine senza condizione, se il debitore o la nave nominata non parte e non inizia il viaggio. È da ritenere che questo patto fosse sempre sottinteso, come troppo conforme alla natura del contratto anche se non fosse stato espresso (Scr. 665, 666, 610, 708, 1274; Vit. p. 212 n. 104; Des D 266, 318). Naturalmente sarebbe sorta contestazione sulla misura reale dell'interesse dovuto, qualora la mancata partenza fosse stata prodotta da una causa fortuita. Il debitore assume talora espressamente l'obbligo di rimborsare anche le spese che il creditore avesse dovuto fare per il ricupero del credito (Vit. p. 203, 208, n. 50, 83).

Si hanno frequenti esempi di assegnazione di cose in pegno speciale al mutuante, oltre all'obbligazione generale di tutti i beni che è introdotta per formula tralaticia indicata per abbreviazione nelle minute notarili sin dal sec. XII (nel notulario di Giovanni Scriba) [199] e esiste ormai anche nel silenzio dei patti. Viceversa non si hanno prove della esistenza d'un legale diritto di pegno speciale sulla nave o sulle merci, senza l'esplicito assoggettamento delle cose al creditore. In tre carte dello Scriba per un prestito e sotto la condizione aleatoria si dànno in pegno immobili specialmente indicati; l'arrivo della nave è semplice condizione, senza che le parti abbiano in essa alcun interesse manifesto (n. 180, 218, 517).

Talora si dà in pegno una parte aliquota della nave o qualche luogo di essa, con la parte corrispondente degli accessori e in qualche carta con la parte proporzionale relativa del nolo (Ca 200, 265; Sa 180; Scr. 140; Ruffo 93 *v*; By p. 14 e 18, n. 9 e 10; Fa p. 12 n. 71; Des D 143, 485; Vit. p. 330, 341, 349). Più frequenti sono gli atti in cui si danno in pegno merci caricate sulla nave viaggiante specialmente se comperate col danaro prestato (invece Sa 815 merci che non viaggiano).

Il creditore ha facoltà di vendere il pegno oltre mare e pagarsi sul prezzo, restituendo l'eccedente al debitore e conservando credito per la parte scoperta; talvolta il pegno è dato al creditore in commenda e quindi con facoltà espressa di trafficare con esso e pagarsi col ricavato (Scr. 910). Anche nel silenzio della convenzione si può ritenere che la facoltà di vendere sia concessa a quello, come a tutti gli altri creditori pignoratizi. In una carta, in cui si danno in pegno dei *loca*, è detto che il creditore può farne quello che vuole, quindi fors'anche ritenerli per sè e divenir comproprietario della nave; invece in un'altra carta è detto solo che i *loca* dati in pegno con la parte di nolo ad essi spettante sono obbligati al creditore finchè sarà pagato e il debitore si obbliga a non darli in pegno ad altri (Ca 265, Ruffo f. 95$^{v}$) senza accenno al diritto di venderli. In un'altra il mutuo assume veramente la forma di vendita con patto di ricupero; si vende al creditore metà della nave con tutti gli accessori corrispondenti e una determinata parte del carico, e dopo la vendita all'asta del carico residuo, se il ricavato sarà sufficiente a pagare il creditore, restituirà tutto quanto ricevette (Des B 70, 71).

Si hanno dunque esempi di tutte le forme assunte dal contratto di pegno nella sua evoluzione, dal rigido pegno di proprietà al pegno propriamente destinato al pagamento del solo debito.

Vi sono documenti in cui il creditore può vendere appena decorso il termine concesso per il pagamento, quindi probabilmente senza metter in mora il mutuatario, altri in cui è detto che non può vendere se non quando non sia stato soddisfatto, e quindi probabilmente dopo la messa in mora. In altre invece la facoltà di vendere è esplicitamente esclusa: il mutuante può ritenere per sè o pignorare la cosa alla sua volta (Ro 261; Des D 242; T p. II 31).

Non è sempre chiaro se la condizione di salvo arrivo è pattuita per l'obbligazione principale, o soltanto per la garanzia reale, nel qual caso la perdita della cosa per sinistro di mare toglie solo la garanzia al mutuante, ma lascia sussistere l'obbligazione principale. Non vi è dubbio quando la clausola di salvo arrivo è apposta direttamente a quest'ultima (es. Des D 98, 129, 475) o

quando invece è detto espressamente che il prestito è fatto talvo in terra e la condizione è applicata solo al pegno (es. Sa 836, 37; Des B 89, C 25, 60; D 304): se il pegno è dato in commenda al creditore con facoltà non di venderlo in caso di pagamento mancato, ma di commerciare con esso e pagarsi sul ricavato, penso che la perdita del pegno induca l'estinzione dell'obbligazione principale [200] (es. Ro 18, 49; Br I 24). La sola formula *sano eunte pignore* non è sempre tanto espressa e limitata, quanto è in apparenza. Se il valore del pegno è superiore alla somma dovuta, si dichiara che esso viaggia a rischio del mutuante per la parte corrispondente al mutuo, a rischio del mutuatario per il resto (es. Ro 18, 49).

Se la nave si salvasse e soltanto si perdesse il pegno, è probabile che l'obbligazione principale non si estingua (es. Ca 62v; Des B 82); nell'ipotesi contraria, benchè poco probabile, l'obbligazione forse si estingue, perchè la condizione del salvo arrivo si deve considerare mancata.

Concludiamo ripetendo quanto fu già notato nelle pagine precedenti, che la mancanza, assoluta per ora, di atti giudiziari e sentenze non permette se non ipotesi sugli effetti dei sinistri per la esecuzione o risoluzione dei prestiti marittimi.

## XI - **Avarie**

(Bo p. 397; Brajk p. 187; Fa p. 18; Gior. p. 105)

I documenti relativi ad avarie veramente subite e al regolamento di esse sono pochi, e di tale scarsità non saprei determinare il motivo. Non è certo probabile che i sinistri marittimi fossero molto minori che ai tempi nostri (e il capitolo già citato degli statuti dell'Ufficio di Gazaria su le controversie marittime di sua giurisdizione ne è prova evidente), tanto più che vi erano cause di esse ormai scomparse, come la corsa marittima, la pirateria, le confische spesso arbitrarie di principi, e molto più imperfetti erano anche i mezzi di salvataggio. E se, come fu già notato, assai scarsi sono i documenti relativi a contestazioni giudiziarie, non si comprende perchè negli atti notarili non si incontri

un maggior numero di transazioni, di quietanze di somme ricevute per indennità, e anche di pattuizioni intorno ad avarie eventuali, quando pur vediamo i Liguri ricorrere con grande facilità ai notai anche per contratti di poco rilievo pecuniario. Un esempio ce ne offrono i registri di un notaio pisano, dove si ha il regolamento di avaria per getto di merci del 1207 secondo il Costituto di Pisa fra creditori pisani e debitori di Portovenere. [201]

Gli statuti dell'ufficio di Gazaria dicono solo che esso è competente per risarcimenti di danni e guasti e per il getto di merci e robe.

Gli stessi statuti di Pera contengono norme assai limitate e brevi intorno al getto, che era forse la specie più comune e avaria indipendente da fatto di uomini, oltre il naufragio: anzi non vi si considerano che due casi speciali, il getto di robe caricate sopra coperta col consenso del noleggiatore, e il getto di parte degli attrezzi della nave o il pagamento di spese e tasse (avarie). [202] Anche tale concisione è singolare perchè quanto era semplice, chiaro e conforme ad equità il principio fondamentale dell'obbligo di contribuzione, altrettanto multiformi, variabili e certo controversi i casi particolari per la misura del contributo. Forse a questi si applicavano le norme particolari del Nomos, ma nulla può addursi a sostegno di tale ipotesi. Dobbiamo quindi limitarci a un breve regesto delle poche carte fino ad ora note, aggiungendo che nel linguaggio genovese di questi secoli e nelle nostre carte avaria non significa danno ma indica una certa specie di tasse portuali, [203] e non mi pare possibile determinare se questa denominazione abbia preceduto il significato di danno, essendo anche essa una diminuzione di guadagno, o se dall'avaria danno generale sia derivata l'avaria danno speciale perchè è una tassa.

Scr. n. 1129. Lodo arbitrale in seguito a naufragio, in cui su prove testimoniali e giuratorie fu deciso che il naufrago, avendo in parte ricuperato i suoi averi, deve rimborsare in uguale proporzione, ma non oltre questa, le somme a lui prestate, evidentemente sotto condizione di salvo arrivo. Una promessa anticipata di questo si ha in un contratto di prestito in Scr. 610.

Ca f. 229v. Dichiarazione di aver ricevuto la riconsegna di

merci che erano a bordo d'una nave catturata e di non aver più nulla da pretendere a tale titolo.

Fa n. 17, 18. Due persone rimettono a un arbitro la fissazione della somma che una deve restituire all'altra sopra quanto ricuperò in occasione della *derobatio* d'una nave e in proporzione della quota di proprietà di essa; e un'altra persona promette innanzi ai castellani di Portovenere risarcire una terza in proporzione *pro illa parte* (di nolo o profitto?) *quam dicitur habuisse de viagio* in cui fu derubata.

Br I 25. [204] Quietanza di danaro ricevuto per merci (allume) caricate su una nave *quod esse debebat libre 287 ½*. Si può supporre che il carico siasi tutto perduto o interpretando queste parole più probabilmente ridotto, e più probabilmente per avaria, p. es. inumidimento, e non per colpa.

Br I 180. In un contratto di noleggio, la cui lettura è molto incerta e confusa, è detto che, se vi sarà un danno, il nolo verrà ridotto in proporzione: nulla di più.

Fe CD I 861 II 414. Arbitrati per controversie sorte in seguito a trasporto e riconsegna di grano bagnato.

Accenniamo qui a un singolare contratto per ripescare *argentum tuum quod dicis amisisse in portu Constantinopoli*. I palombari pattuirono un prezzo unico per tutte le centoventi libbre di metallo prezioso, senz'alcuna clausola relativa a ricupero parziale e senza parlare di alcuna mercede, se le loro pratiche riuscissero inutili. Le parti si obbligano ad esser presenti a tutte le operazioni di scavo (Br I n. 29, reg. in Fe CD II 801).

## XII - **Patti assicurativi**

(Bo p. 570; Brajk p. 210; Zeno p. 165)

Le carte liguri del periodo, a cui si limitano queste ricerche, non presentano alcun contratto autonomo di assicurazione, che abbia cioè per esclusivo scopo l'assicurazione, l'assunzione convenzionale di un rischio che sarebbe proporzionale per ragione di diritto a carico di persona diversa. Noi vi troviamo soltanto frequenti esempi di quei patti accessori ad altri contratti, che si pos-

sono chiamare assicurativi, perchè il rischio propriamente esistente a carico d'un contraente viene accettato e preso sopra di sè dall'altra parte, e vi troviamo pure un esempio antico certo e preciso della voce *securare*. Quanta luce quelle carte rechino sui precedenti storici e sull'origine del contratto autonomo suddetto, non è facile determinare per mancanza di anelli intermedi.

Giova rammentare qui che noi consideriamo soltanto l'assicurazione a premio contro i danni derivanti da sinistri nei trasporti, specialmente per mare, non l'assicurazione contro altre specie di danni, nè la mutua, alquanto diversa e molto più recente, e assumiamo quindi un concetto molto semplice di quel contratto, senza toccare le teorie sulla possibile riunione di tutte le forme di esso sotto un concetto e una definizione unica.

Se vogliamo ricercare i precedenti storici del contratto autonomo, cioè quegli elementi di esso che in un primo periodo si svolgono isolati e indipendenti e più tardi si fondono insieme, perchè l'istituto assuma la sua forma precisa attuale, distingueremo quelli che sono, secondo i migliori commercialisti, i tre elementi essenziali economici e giuridici del contratto autonomo di assicurazione a premio.

La forma di impresa e professione abituale, per cui la somma dei contratti diventa sempre più lucrosa per l'assicuratore, non si manifesta prima del sec. XV; essa è preceduta da un periodo in cui quegli stipula contratti singoli a tutto suo rischio secondo il verificarsi o il mancare del sinistro, avendo già però l'esperienza pratica che il numero dei sinistri è molto minore di quello dei trasporti a buon fine e quindi la probabilità sia pur empirica di guadagnare tanto più forte quanto maggiore è il numero dei contratti e dei rischi che assume. Anche questo periodo non comincia per i mercanti italiani, liguri o no, che verso la metà del XIV. [205]

Il compenso o premio, pagato dall'assicurato all'assicuratore, elemento economico di grande importanza, non è in verità sotto l'aspetto storico elemento giuridico essenziale di quel contratto, che potrebbe esser gratuito senza mutar natura, tanto più che la sproporzione fra il premio e l'indennità è assai grande. Senza offendere alcun concetto giuridico, si può ammettere che taluno

prometta *animo donandi* di risarcire ad altri un danno, se si verifica un determinato sinistro. Le note ragioni canoniche impediscono del resto al premio di presentarsi differenziato senza sotterfugi prima che i canonisti abbiano ammesso che il rischio possa render lecita l'aggiunta d'un compenso al capitale. [206] L'elemento del premio è essenziale solo per il contratto oneroso e bilaterale.

Unico elemento che si presenta anche nei secoli che consideriamo è la assunzione volontaria e convenzionale d'un pericolo da parte di persona che non vi è giuridicamente esposta. Infatti nei patti assicurativi sopraccennati il rischio, il quale per le cose materiali ad esso esposte, nave, merci, danaro, cade di regola sul proprietario di esse, viene assunto su di sè dall'altro contraente, il quale di regola vi espone solo la propria persona e il proprio lavoro, sia durante la navigazione e per essa, sia nei porti di scalo per i traffici e le speculazioni con merci. Nei contratti di commenda e di noleggio vi sono, come abbiamo veduto, carte in cui il pericolo è messo espressamente a carico del proprietario della nave, dell'accommendante per i beni dati a commenda e dell'accommendatario per l'opera sua, dei caricatori per le merci, altre molte in cui si tace e il pericolo grava implicitamente su gli stessi, altre in cui il pericolo è messo esplicitamente a carico dell'altro contraente, che non solo perde in caso di sinistro il frutto dell'opera sua ma dovrà indennizzare il proprietario delle merci commendate o caricate, cioè restituire il valore ricevuto che altrimenti sarebbe stato inghiottito dal sinistro. Nel contratto di prestito abbiamo veduto le due forme, l'ordinaria, con o senza clausola espressa di *salvo in terra* sempre sottintesa, in cui il pericolo grava sul mutuatario, obbligato a restituire anche se perde tutto il suo patrimonio, tanto più che espone volontariamente ai pericoli la somma ricevuta o i beni in cui l'ha impiegata; e la aleatoria, in cui il mutuante assume sopra di sè il pericolo con la indispensabile dichiarazione esplicita.

Notiamo che in quei patti assicurativi accessori è impossibile riconoscere dai termini delle carte, se per tale inversione del rischio, in pratica fosse modificata in qualsiasi modo la misura delle relazioni pecuniarie fra le parti nei prestiti l'interesse aperta-

mente o celatamente contenuto sarà certo stato più alto per gli aleatorii.

Tali patti assicurativi possono costituire i precedenti del contratto autonomo d'assicurazione, ma la differenza sensibile e rilevante consiste in ciò che nei primi accessori a un contratto principale si ha il trasferimento del pericolo da un contraente all'altro, nel secondo interviene una persona estranea al contratto principale che promette indennizzare in caso di sinistro anche quel contraente su cui pesa propriamente o convenzionalmente l'onere di esso, mentre l'altro è per sè immune o per natura del contratto o per patto, si ha cioè la dissociazione dell'elemento rischio dal contratto principale. Il passaggio dall'una all'altra specie di patti non è psicologicamente facile, e su questo punto particolare giova discorrere alquanto.

Non si può dimenticare che ogni singolo contratto autonomo anche nel pieno sviluppo di tale specie di convenzioni non è per sè che un atto di liberalità sia pure condizionata dell'assicuratore verso l'assicurato, nè l'intervento del premio muta teoricamente quella relazione per la grande differenza tra esso e l'eventuale indennizzo. Quindi parmi difficile ammettere che sino dall'inizio dei traffici Tizio possa senz'altro, per spirito mercantile, aver offerto a più persone di promettere a ciascuna di esse, p. es. 1000, se il sinistro avviene, ricevendo da ciascuna 10 per suo compenso, anche se per sua esperienza personale su 108 navi una sola si perde in media, cosicchè egli possa sperare di riscuotere 1010 e pagare soltanto 1000. Tanto meno sarei incline ad ammettere che sin dall'inizio più persone si siano rivolte a Tizio offrendogli 10 ciascuna per indurlo a prometter 1000 a ciascuna di esse in caso di sinistro. Io penso piuttosto a un vero sentimento di liberalità per cui Tizio, forse per incoraggiare un parente, un amico, un socio, invece di stipulare con lui commenda o prestito, sperando nella buona fortuna e nel salvo arrivo, gli abbia promesso di risarcirlo dei danni in caso di sinistro, tanto più se Tizio, avendo già navigato ed esposta la persona e il patrimonio ai rischi di mare, abbia per sè quella esperienza personale sopraccennata e abbia prima o poi accettato un piccolo compenso. Più tardi Tizio

stesso e altri imitandolo, fattisi più temerari, possono aver stipulato quel contratto con altri, sempre con la speranza che la somma dei compensi superi quella degli indennizzi. Così a mio giudizio si può spiegare e vincere sotto l'aspetto psicologico (riservato a più tardi ogni esame della forma) la difficoltà iniziale di un contratto così aleatorio; noi vediamo ancora alla fine del sec. XIV Francesco di Marco Datini stipulare centinaia di contratti autonomi di assicurazione e al sopravvenire d'un sinistro e d'una indennità da pagare, ritrarsene per lungo tempo prima di ricominciare. [207]

Molti valenti studiosi sono concordi nel considerare quale precedente giuridico del contratto di assicurazione, quel prestito aleatorio sotto condizione di salvo arrivo, che è così frequente sin dagli antichi tempi, anche nelle carte genovesi, e che è veramente un surrogato economico del contratto stesso. [208] Vi è una differenza di fatto fra i due contratti, che nel prestito il verificarsi del sinistro libera taluno dall'obbligo di restituire quanto ricevette, nell'assicurazione fa sorgere in alcuno l'obbligo di pagare quanto promise.

Anche qui vi è inoltre una differenza sensibile e rilevante di ordine psicologico, che fu pure notata da altri. Quando taluno anticipa veramente in fatto (qui non si considera la forma) una somma da restituire solo dopo il salvo arrivo, cosicchè in caso di sinistro il debitore non tanto sia risarcito del danno ma liberato dall'obbligo ulteriore di restituire quella e pagare oltre alla perdita subita, l'intenzione del mutuante non è assicurativa, ma speculativa, con la partecipazione del mutuante ai traffici del mutuatario e ai suoi lucri con i rischi connessivi e con la volontà di questo di avere una grossa somma per iniziare e condurre a buon fine la sua impresa e diminuire i suoi danni in caso di sinistro. Se l'intenzione fosse soltanto assicurativa, sarebbe inutile l'anticipazione da parte del mutuante di una somma che dovrebbe e potrebbe rimanere giacente e infruttifera fino al momento in cui si verificasse il sinistro o svanisse ogni pericolo, per risarcire i danni o essere restituita e che invece sarà esposta al rischio con piena consapevolezza delle parti; sotto l'aspetto giuridico è affatto

equivalente che in pendenza delle condizioni il danaro rimanga presso Caio che promise pagarlo sotto condizione sospensiva o presso Tizio che promise restituirlo sotto condizione risolutiva. A mio giudizio è conforme alla mentalità umana, specialmente mercantile, che il contraente Caio tenga presso di sè la somma promessa, se la sua intenzione è veramente e soltanto assicurativa, e con l'anticipazione della somma stessa dimostri invece un proposito speculativo di partecipare ad eventuali guadagni in forma di interesse più elevato, pur accettando la parte corrispondente dei rischi. Qui pure non mi pare molto facile psicologicamente la transizione dall'anticipare la somma, se l'intenzione è veramente assicurativa, al pagarla dopo, se il sinistro si verifichi.

Anche il collegare il contratto autonomo di assicurazione con la scommessa mi apparisce solo un espediente empirico posteriore di giureconsulti alla ricerca dei modelli noti in cui collocare un contratto nuovo e singolare.[209] Fra le parti non solo si avrebbe avuta la grande disuguaglianza delle poste, ma anche il fatto più singolare e illogico, che il proprietario d'una cosa esposta a rischio di mare, quale perdente nella scommessa se la cosa sua si salva paghi una posta minima, e se la cosa sua si perde, quale vincente, riscuota una posta grossa, sufficiente però solo a risarcire il suo danno.

Da queste osservazioni sulla mentalità delle parti, vorrei dedurre che non apparisce possibile collegare il contratto autonomo di assicurazione, contratto aleatorio e temerario al massimo grado nel suo inizio, con altri contratti preesistenti: non esiste nesso psicologico e possibilità di transizione e di evoluzione dal trasferimento volontario dei rischi d'un contratto comune a due persone dall'una all'altra delle parti o dal prestito d'una somma da restituire solo in caso di salvo arrivo, alla promessa fatta da persona qualsiasi di risarcire un estraneo di un danno, che sarebbe quello enorme qualora si verifichi un sinistro. A me pare che quel contratto autonomo possa sorgere nella mente dell'assicuratore solo in un modo affatto indipendente su una empirica speranza di buona fortuna e di guadagno.

La cosa si presenta sotto un aspetto diverso, se si considera la

forma del contratto stesso. Possiamo ammettere che le parti, che si misero d'accordo su di esso, abbiano cercato la forma sotto la quale potesse esser messo in iscritto, e che i notai, non comprendendo bene le loro intenzioni e la qualità della nuova convenzione, abbiano scelto la forma nota agli uni e agli altri del prestito aleatorio marittimo. In un primo tempo la difficoltà del pagamento anticipato sarà stata superata con la dichiarazione fittizia della somma ricevuta, mentre le parti avranno pattuito verbalmente che essa sarebbe versata dopo il sinistro: in un secondo tempo si potè ricorrere alla forma messa in luce dalle ricerche del Bensa, [210] con la inversione dei patti, cioè lo stipulare che l'assicurato dà a prestito la somma sotto la condizione risolutiva di salvo arrivo e l'assicuratore la restituisce in caso di perdita dopo il sinistro. Non si avrebbe cioè una derivazione sostanziale per trasformazione del prestito a cambio marittimo in assicurazione, ma una applicazione della forma di un contratto noto a una convenzione affatto nuova.

Alcuni studiosi ritengono che non ogni prestito marittimo possa collegarsi col contratto autonomo d'assicurazione, ma solo quello con pegno, considerato come contratto d'assicurazione di merci viaggianti. [211] A mio giudizio la aggiunta del pegno non modifica le osservazioni che precedono, e l'assenza del contratto dipende dalla intenzione delle parti. Se avvenuto il sinistro si estingue solo il diritto di pegno e l'obbligazione principale sussiste, non si può parlare di assicurazione; se si estingue anche l'obbligo principale rimane sempre il dubbio sul vero pensiero delle parti. La garanzia reale sarà sempre solo un patto accessorio che non modifica il carattere del contratto, se le parti vollero un vero contratto di prestito; se esse vollero un contratto assicurativo, il prestito marittimo è soltanto la forma di esso, come fu già detto, e si avrà secondo i casi l'assicurazione della nave o delle merci.

Queste osservazioni generali sono meno estranee alla materia e ai limiti del presente lavoro che non sembri a prima vista, sia perchè nelle carte liguri sono frequenti quei trasferimenti di rischi da un contraente all'altro, a cui non fu data finora sufficiente importanza, quali precedenti psicologici del contratto auto-

nomo, sia perchè non può contestarsi che appunto sino dai primi decenni del sec. XIV (e quindi forse anche prima) ebbe grandissimo svolgimento quel contratto in Liguria e altrove per opera di mercanti genovesi. Così nel tanto discusso e oscuro atto del 1329 troviamo assicurati e assicuratori genovesi e toscani, e a ben guardare, questa riunione di mercanti delle due città è il solo fatto incontestabile, oltre alla causa dei pagamenti espressa solo con le parole *pro securitate et risico*, tutto il resto per l'incertezza della qualità delle parti e per le grandi divergenze delle somme potendo esser solo materia di ipotesi. E facciamo ora ritorno alle nostre carte liguri dei sec. XII e XIII.

Giova ricordare in primo luogo un documento del 1160, quantunque forse relativo a un trasporto terrestre. [212] Raimondo di Avignone riconosce di aver ricevuto in Genova *in commendationem* (non *accom.*) *deffensionem et custodiam meam* una persona non pienamente libera, Guido scutifero d'un *senior* senese, sei tazze d'argento, due coperte di seta *et alias res suas*, promette che *secure conducam* a Mompellieri, forse per terra poichè non vi è alcun accenno a viaggio di mare, forse per mare perchè il viaggio era meno pericoloso ed esposto quasi esclusivamente a rischi di mare senza pericolo di genti, venderà a Genova almeno tre delle tazze, dando subito a Guido la parte di prezzo che superi cento lire, gli consegnerà nel termine di 15 giorni dall'arrivo le cento lire, le altre tre tazze e le altre cose sue. Se Guido (probabilmente assai malato) morrà durante il viaggio, si spenderanno dieci soldi d'argento per l'anima sua e si restituirà il resto alle persone indicate, parenti ed eredi del signore di Guido. Di compenso del trasporto non si parla: probabilmente è tacitamente ammessa qualche speculazione con le cento lire che rimangono per alcun tempo in mano dell'altro contraente.

Qui importa far rilevare la breve espressione *secure conducam*, ben diversa dalle carte che poi esamineremo, una promessa di buona esecuzione, senza assunzione di responsabilità per rischi di alcuna specie. Può essa contenere una semplice promessa di ogni diligenza per il salvo arrivo, e può comprendere qualche cosa di più secondo le ampie ricerche del Bognetti. [213] Raimondo

riceve *in commendacionem deffensionem* uno scudiero d'un altro signore, lo riceve in tale condizione di dipendenza (espressa con la voce *commend.* e non *accommend.*) durante il viaggio, ma appena giunto a Mompellieri lascerà affatto libero il suo passeggero, e se esso fosse morto in viaggio, consegnerà tutte le cose di lui agli aventi causa del vero signore. Può quindi intendersi che R. attribuisca al passeggero la qualità temporanea di suo uomo, perchè possa liberamente entrare in Mompellieri dietro di lui compreso tra le persone del suo seguito e godere di una *securitas* o *fidantia* di cui tutte queste erano partecipi. Il *secure conducam* può significare la piena certezza della *securitas* o salvacondotto, derivante forse dall'esser R. un avignonese o dal giungere a Mompellieri su nave genovese (se il viaggio è fatto per mare), cosicchè manchi ogni motivo per una promessa esplicita di risarcimento.

Probabilmente l'altra carta, in cui taluno nel garantire il debito altrui si obbliga a *secure conducere* a Sant'Egidio merci del creditore, tale espressione significa solo la buona esecuzione della promessa, senza responsabilità particolare (Scr. 1148).

Nelle carte liguri abbiamo pure incontrato il più antico esempio sicuro della voce *securare* nel preciso significato moderno, di assumere sopra di sè i rischi di mare che ricadrebbero altrimenti su un'altra persona. Sono quattro carte collegate insieme degli anni 1191 e '92 che io trovai nel registro di Guglielmo Cassinese e pubblicai or sono alcuni anni. [214] Ho detto nel preciso significato moderno, perchè in molte altre carte *securare* significa concedere quella *securitas* che è necessaria ad ogni persona che voglia aver licenza d'entrare per terra o per mare in uno Stato estero: questo è anche il senso in cui tale voce è usata nel noto testo del Costituto dell'uso di Pisa, che appartiene ugualmente al sec. XII, come dimostrò in modo ormai inoppugnabile il Bognetti nel libro già citato. [215]

Nelle carte suindicate i vettori assicurano colui che viaggia con le sue merci sulla stessa nave (probabilmente proprietà dei primi) contro un rischio determinato, che ricadrebbe naturalmente sul secondo proprietario delle cose colpite, e promettono

*securare*, tener indenne il suo passeggero di ogni pregiudizio che potesse derivare alla sua persona o alle cose sue, *res eius et sibi commissas et quas habebit in potestate* in una carta, una certa somma di danaro nella seconda. Non però contro ogni rischio, ma contro un rischio determinato, che appartiene alla specie *fortuna gentium*, contro ogni danno per fatto degli ufficiali e degli uomini del re Tancredi di Sicilia dove la nave era diretta. È facile riconoscere i motivi che indussero i vettori a tale convenzione, poichè nella prima carta il vettore promette insieme procurare al passeggero un salvacondotto, se questi vorrà prolungare la sua dimora in Sicilia, dopo la partenza del primo per il ritorno in patria. I vettori evidentemente godevano una speciale protezione presso il re e speciali favori, avevan forse notevoli relazioni d'affari con la Sicilia, e ne traevano quindi la fondata speranza di poter sia evitare danni e soprusi a sè e agli amici, sia conseguirne risarcimento e rimborso di tasse ingiustamente riscosse o spese eccessive, anche dopo la partenza di lui che era quasi garante dello straniero. Essi potevano quindi tranquillamente assumere l'onere di quei rischi eventuali con la speranza non vi sarebbero stati danni o sarebbe stato facile ottenere l'indennizzo dai colpevoli e responsabili: probabilmente in tale condizione favorevole non fu richiesto neppur l'aumento del nolo consueto a compenso di quella assicurazione eventuale.

Nella seconda carta il vettore promette pure oltre la *securitas* suddetta, non di assumere su di sè il rischio di ogni altra pirateria o ruberia, nè di risarcirne il danno, ma solo di dare opera diligente al ricupero delle robe di entrambi e di restituire al passeggero la parte proporzionata delle robe che potesse ricuperare, dedotte le spese.

Queste carte liguri contengono dunque convenzioni di puro diritto privato, patti assicurativi accessori a un altro contratto (trasferimento del rischio dal contraente cui spetta per diritto di proprietà all'altro), di carattere commerciale (connessi a speculazioni e traffici d'entrambe le parti), contro un rischio di genti ben specificato. La mia pubblicazione fu di stimolo al Bognetti per ampie ricerche sui passaporti e salvacondotti, e i risultati

ne furono esposti in tre articoli riuniti poi nel volume più volte citato. Ma l'oggetto fondamentale delle ricerche, dichiarato esplicitamente ben quattro volte, fu di dimostrare erronea la mia interpretazione di quelle carte e perciò dovetti fare all'Autore una risposta esplicita e speciale, sostenendo quella che a me par sempre l'interpretazione più esatta. [216] Il B. pensa che siano atti aventi carattere quasi pubblico, connessi con la *securitas* o *fidantia* sopraccennata necessaria perchè una persona potesse entrare e dimorare in uno Stato estero. Tale *securitas* poteva esser data dal capo dello Stato (o dai magistrati del Comune), da ufficiali delegati, anche da qualche privato che ne avesse facoltà e possibilità, o a determinate categorie di persone (per accordi internazionali), o a determinati individui con tutti coloro che li accompagnavano anche temporaneamente a qualsiasi titolo. Il B. suppone che appunto per le relazioni esistenti in quegli anni fra Genovesi e Siciliani i vettori genovesi si trovassero in tali condizioni di poter avere la *securitas* estendibile a tutte le persone imbarcate con essi.

Questa ipotesi è ammissibile, ma io non potei e non posso accettare la interpretazione che egli ne deduce, perchè egli confuse le relazioni che POTEVANO esistere fra i genovesi e il re di Sicilia spettanti al diritto pubblico, con le relazioni veramente ESISTENTI e tradotte in quelle carte fra vettori e passeggeri, spettanti al diritto privato. Come già dissi, i Genovesi non avevano la certezza di ottenere dal re la *securitas*, ma solo la fondata speranza di averla all'approdo in Sicilia, e poteva pur avvenire che durante il viaggio scoppiassero nuove ostilità fra le due nazioni: se avessero avuto la certezza assoluta, non avrebbero promesso il risarcimento, avevano solo la speranza e potevano promettere con animo tranquillo la *securitas*, insieme all'obbligo d'indennizzare i danni che non fossero stati evitabili. La distinzione fra gli atti di diritto pubblico e quelli di diritto privato è capitale, e io mantengo la mia interpretazione e l'affermazione che quelle carte liguri ci offrono il più antico esempio, finora il solo nei sec. XII e XIII, dell'uso della voce *securare* in senso assolutamente uguale al moderno.

Il Noberasco scrisse che negli atti d'un notaio savonese vi era una carta del 1216 « che porge esempio della *scomissa*, che qui meglio che l'originaria assicurazione marittima, è la scommessa di circostanza »; [217] queste poche e oscure parole provengono da un'annotazione perduta d'un ricercatore savonese e nulla si può aggiungervi, nonostante le indagini dell'erudito autore succitato e qualche mia ricerca personale nell'archivio di Savona, essendo scomparso il cartulario di quel notaio. Qualcuno citò il documento del 1253 edito dal Doneaud, [218] in cui un condomino di nave dà procura all'altro per noleggiare il legno *et per securitatem et obligationem meo nomine recipere* dal noleggiatore *de ipso ligno salvando et de naulo solvendo*. Ma qui *securitas* ha il consueto significato di malleveria e probabilmente la cauzione *de ligno salvando* così brevemente indicata e congiunta al pagamento del nolo vale soltanto per la conservazione ordinaria della nave contro ogni dolo, colpa o negligenza e non comprende il rimborso del valore, se si perdesse per sinistro senza colpa. Nessun accenno a un patto simile trovai in alcun altro contratto di noleggio.

Aggiungo qui, benchè usciamo fuori della Liguria, che nella moderna Enciclopedia italiana alla voce *Assicurazione* G. T. (Guido Toia) afferma in modo preciso che si ha esempio di una vera assicurazione a Venezia nel 1225. [219] Le diligentissime ricerche che il collega prof. G. Luzzatto volle fare cortesemente su mia richiesta vennero alla conclusione che si tratta d'un equivoco esistendo in quell'anno nel *Liber plegiorum* solo parecchi atti di fideiussione (cioè *assecuratio* o *securitas* nel senso già più volte accennato) di cittadini veneti verso i Magistrati della Repubblica (come a Genova) per promettere che i padroni delle navi nominate non si sarebbero spinti coi loro legni sino a paesi determinati colpiti dai divieti e interdizioni di commerci.

Accennerò da ultimo a un contratto di cui si hanno esempi nelle nostre carte (e molti nelle carte marsigliesi edite dal Blancard), [220] vendita di merci da consegnare in un porto d'oltremare, col rischio del trasporto a carico del venditore che ricaverà il prezzo pattuito al salvo arrivo a destinazione: talvolta è detto

espressamente che la merce viaggia a rischio del venditore o della merce stessa. [221] (Des C 4, D 99). Talora si tratta di merci facilmente deteriorabili, per le quali si comprende più facilmente la volontà del compratore di sottrarsi a ogni rischio, per pagare esattamente la quantità che riceverà; p. es. sale, igroscopico, cereali, avariabili per umidità, vino, merce di troppa tentazione (Ca 247$^{v}$, 298$^{v}$, 301; Des D 316; Br; Des D 69 Br I 178); altre volte si tratta di legname (Des C 4, 26, Br I 22).

Siamo di fronte a deroghe al principio fondamentale romano che proprietà e pericolo passano al compratore appena avvenuto l'accordo dei consensi: ma noi sappiamo che il principio si modificò di fatto nel medioevo per il formalismo prevalente e tornò a prevalere a poco a poco per transizioni successive, e d'altra parte tali sottigliezze teoriche sarebbero fuor di proposito in queste carte private, in cui le parti mirano solo al proprio interesse. Il compratore ha bisogno di aver la merce nel porto lontano, pagherà il prezzo colà, se vi avrà la merce, e il venditore s'impegna a consegnarvela e assume il rischio del trasporto; conservandone quindi la proprietà, anche perchè il prezzo è convenuto, ma non pagato.

Qui è da notare che non si può considerare tale accordo come un patto assicurativo accessorio di trasferimento del rischio, e tanto meno esso si può considerare come esempio di contratto autonomo, sia pure velato sotto altra forma, di assicurazione della merce contro i rischi del trasporto. Non vi è trasferimento di rischio, perchè non vi è rischio che in origine gravi sul compratore e sia trasferito convenzionalmente al venditore: il compratore acquistò una merce da consegnare altrove, e il venditore ne assunse espressamente l'obbligo e il pericolo. Tanto meno vi è assicurazione, perchè, se la merce si perde, il proprietario non riceve alcun indennizzo, il compratore è liberato dall'obbligo di pagare il prezzo perchè non ebbe la consegna della cosa convenuta. Non vi sono due contratti separabili, una compravendita e un contratto di trasporto, ma solo una compravendita con consegna in luogo determinato lontano, nè vi è ragione alcuna per supporre che sotto il velame del prezzo che dev'essere pagato si

celi il nolo del trasporto o un premio dell'assicurazione: tutto al più si può ammettere che sotto quella forma possa nascondersi un mutuo marittimo, il compratore apparente e debitore vero avrebbe restituito la somma ricevuta, se la merce fosse arrivata a salvamento, ma egli in base al contratto avrebbe potuto pretendere la consegna della merce, e vi sono troppi esempi di prestiti marittimi aperti e manifesti per accettare senza esitazione un'altra forma simulata dello stesso contratto.

---

AVVERTENZA. – *Il dottor Braikovich che si laureò nell'Università di Aix in Provenza prese, cinque o sei anni fa, per tema della sua dissertazione di laurea il diritto marittimo iugoslavo del medioevo. Detto libro scritto in francese era stampato in Francia. Il lavoro, molto diligente, fu anche oggetto di una recensione nella* Nouvelle Revue historique du droit français et étranger. *Potei riuscire, per la grande cortesia del Rettore di quell'Università, a superare ogni ostacolo ed aver copia della dissertazione; essa viene citata coll'abbreviazione BRAJK, ma non posso dare nessuna maggiore indicazione bibliografica, perchè non mi riuscì più di rintracciare il libro nella mia libreria.*

# NOTE

[1] *Hist. patria Monum. Lib. iur.* I n. 1.

[2] Edite dal CONTE DI S. QUINTINO, nelle *Osservaz. critiche sopra alcuni particolari delle Storie del Piemonte e della Liguria*, in *Atti dell'Accad. delle Scienze di Torino*, s. II, vol. XIII, 1853, p. 34 e seg.

[3] *Stat. cons.* I vol., p. 242 e segg.

[4] *Legg. gen.*, col. 5.

[5] H. P. M., *Lib. iur.* I, n. 199, an. 1154.

[6] *Miscellan. di storia ital.*, vol. XI.

[7] *Dir. comm.*, p. 13.

[8] *Imp. Gaz.*

[9] Cfr. anche SAYOUS, *Dans l'Italie, à l'intérieur des terres* (*Ann. d'hist. économ. et sociale*, 1931), p. 198 not.

[10] Cfr. il mio scricto *Curiosità di diritto internaz. privato* in *Riv. Ital. di dir. internaz. priv. e process.*, 1932.

[11] *Nuovi docum.*, p. 29.

[12] GENUARDI, *Il contr. di commenda marittimo secondo l'uso di riviera in Sicilia*, p. 11, 18. GIOR., p. 85, not. 2.

[13] *Legg. gen.*, col. 13.

[14] *Imp. Gaz.*, col. 307.

[15] *Pera*, c. 254; *Legg. gen.*, 509.

[16] ASHBURNER, *The Rhodian sea-law*, p. 115. – GENUARDI, *Comm. e dir. marittimo in Napoli nei sec. XIII, XIV, XV*, p. 13.

[17] *Legg. gen.*, col.... e segg. Per gli statuti del 1414, cfr. FONTANA, *Bibliogr. dei comuni dell'Italia superiore*, II, p. 38.

[18] Cfr. il mio scritto *Sul diritto delle obbligazioni negli Stati fondati dai Crociati* (in *Riv. di Storia del dir. italiano*, vol. VI), p. 14, 15.

[19] ASTUTI, *Origini e svolgim. storico della commenda fino al sec. XIII.*

[20] Cfr. GENUARDI, *Il contr. di comm. maritt.* cit., p. 32, 33, con le citazioni dall'*Ars notariae* di Rolandino Passegeri.

[21] GENUARDI, *Comm. e dir. maritt.* cit., p. 15.

[22] *Nuovi documenti*, p. 15, 18 e segg.

[23] CHIAUD., p. 34, 36, 37; ASTUTI, *op. cit.*, 13, 47, 119.

[24] *Dir. comm.*, p. 124.

[25] Cfr. ERA, *Di Rolandino Passeggeri* ecc., in *Riv. di st. del dir. ital*, VII (1934), 397.

[26] *Nuovi docum.*, p. 37 e SALBERSCHMIDT, *Le droit commercial avant et après Goldschmidt*, in *Revue histor. de dr. franç. et étrang.*, 1934, 688.

[27] HEYCK, *Genua und seine Marine*, passim; DI TUCCI, op. cit., p. 13 e seg.

[28] GIORD., p. 35, 41 not. 6, 75 n. 4, 80 not. 22. Il nome si trova pure in un documento conservato negli archivi di Cattaro, ma non sembra usato nel linguaggio marittimo locale dalmato (BRAJK, p. 111, not.).

[29] Zeno, p. 96, *Imp. Gaz.*, 324 e sgg.

[30] Huvelin, *Etudes d'hist. du dr. comm. romain*, p. 88.

[31] Cfr. M. H. P., *Lib. iurium*, I. Convenzioni di sottomissione di Albenga, San Remo, Porto Maurizio, Noli, Ventimiglia, a Genova (1199 a 1218) in cui si legge la voce *participes* (col. 427, 431, 432, 445, 542). Cap. delle Regole dei Conservat. del Mare in Bensa, *Le orig. ital. del dir. maritt.*, p. 47.

[32] Byrne, *Genoese trade with Syria in the XII century*, p. 12 e segg. – Sayons, *Le, commerce de Marseille avec la Syrie au XIII^e siècle*, p. 9.

[33] Byrne, *op. cit.*, p. 15 e segg. – Ashburner, *op. cit.*

[34] *Pera*, c. 288.

[35] Ragusa, stat. del 1272, VI, 66, 67 in Brajk., p. 231.

[36] Lopez, *Attività econom. di Genova* (in *Atti Società ligure di st. pat.*), p. 235, n. 54, vendita di due *partes* di una barca, forse due terzi.

[37] Cfr. Doneaud, *op. cit.*, doc. II.

[38] *Imp. Gaz.* 312 e segg. – Cfr. *Note savon.*, p. 29.

[39] Fe CD II 330, Lista degli strumenti dell'arte nel testamento d'un maestro d'ascia.

[40] *Note savon.* cit., p. 13, 14.

[41] Di Tucci, cap. V.

[42] Heyck, *op. cit.*, 132. Cfr. p. es. le *expensae pro furnire* in Scr. I, 578, II, 1114 1132, 1258 e in Ca 208^v, 223^v, 224^v, 266^v, 270: *Note comm.* in RDC, XXV, 148.

[43] Manfroni, *op. cit.* – Heyck, *op. cit.*, 179 e segg. – Brat., I, p. 64.

[44] *Legg. gen.*, col. 13, Brevi 1157, 1161. *Imp. Gaz.*, 402.

[45] Cfr. citaz. not. 29.

[46] Lopez, *Genova marinara nel Duecento*, p. 29.

[47] Heyck, *op. cit.*, 185 e seg.

[48] *Imp. Gaz.*, col. 334, 410.

[49] Lopez, op. cit., p. 104-5, 259, 266 il quale pubblicò il documento per intero con la data 1285. Ne fecero prima menzione Fe in CD I 364, Cessi in *Arch. veneto tridentino*, 1923, p. 50, Bognetti, *Note*, p. 341 e seg.

[50] *Nuovi doc.* cit., p. 22.

[51] Cfr. i Glossari del Ducange e del Rezasco e Rossi, *Gloss. medievale ligure* (*Misc. di stor. ital.*, XXXV, XLIV s. v.

[52] Huvelin, *op. cit.*, 89.

[53] Cfr. Bognetti, *op. cit.*, p. 122, 124 e seg.

[54] *Imp. Gaz.*, col. 345, 6 dove è imposto per ogni galea un comito e un nocchiero By, p. 59 e segg.

[55] *Lex Rhodia.*

[56] *Lib. iurium* già cit. alla not. 5 (an. 1154).

[57] Gogioso, *Il contr. di lavoro nell'antico diritto ligure*, p. 83. – Roberti, *Il contr. di lavoro negli stat. medico ital.*, p. 26 e segg.

[58] Cfr. Lopez, *op. cit.*, p. 100, arruolamento per una spedizione di guerra *ad apodixias*, cioè per atto scritto.

[59] *Pera*, 188. – *Imp. Gaz.*, col. 411.

[60] Gogioso, *op. cit.*, 83. Erroneo il significato attribuito alla parola dal Chiaud. nel Glossario (Scr. II, p. 337).

[61] *Pera*, 288, *conducere* per arruolare: 188, *conductus* per mercede. A Ragusa il *conductus* sarebbe una forma speciale d'arruolamento, in cui il marinaio figura arruolato a parte verso gli altri compagni, a salario fisso per l'arruolatore che ritiene per sè quella parte della quota di profitto a lui spettante che eccede la paga fissata (Ashburner, *op. cit.*, p. 170; Brajk. non ne fa cenno).

[62] LOPEZ, *op. cit.*, 30 arruolamento d'un patrono o per un anno o per un viaggio determinato.

[63] *Note savon.*, p. 33.

[64] GENUARDI, *Il contratto di commenda*, p. 19.

[65] GENUARDI, *op. cit.*, p. 18.

[66] *Imp. Gaz.*, col. 411 – *Note savon.*, p. 32.

[67] LOPEZ, *op. cit.*, p. 192, 208, not. 50. Cfr. il trattato di Ninfeo del 1265.

[68] LANFRANCO (Arch. di Stato di Genova) quaderno I, fol. 34, 39.

[69] *Note savon.*, p. 34. – GIOR., *op. cit.*, p. 53, not. 11, 12, 13. – LOPEZ, *op. cit.*, p. 30 per il *dominus*. – LATTES, *Una nuova serie di docum. mercant. genov.* (RDC XXVIII, 105) p. 9, la correzione di due errori di lettura nell'ediz. Bratianu.

[70] *Legg. Genuen.*, col. 13 e 15; HEYCK, *op. cit.*, 131; BOGNETTI, *op. cit.*, 290.

[71] Molti es. in DI TUCCI, *Docum. sulla spediz. dei Genov. a Ceuta*, in *Atti della Soc. Lig. di stor. patr.*, vol. LXIV, p. 282 e segg.

[72] *Pera*, *Imp. Gaz.*, 412, 415.

[73] *Lib. iurium*, I, n. 199. *Quia turpe et inhonestum est ut dominus qui se et res suas ipsis nautis confidenter commiserit ab ipsis tamquam hostis inops et peregrinus relinquatur.* Pera, 188.

[74] HEYCK, *op. cit.*; ASHBURNER, *op. cit.*, 146 (dove si citano solo documenti genovesi per armati e armi).

[75] LOPEZ, *op. cit.*, loc. 3, 7.

[76] *Note savon.*, p. 33, 34.

[77] LANFRANCO (Arch. di Stato di Genova), I, f. 39; BESTA, *St. del dir. it.*, I, par. II, Legislaz. e *Scienza giurid. dalla caduta dell'Impero al sec. XVI.*

[78] *Legg. Gen.*, col. 718 per l'arte dei calafati. BESTA, p. 665, è di opinione diversa, ma senza citazioni speciali: consoli dei marinai si trovano solo nel sec. XVI, cfr. ivi p. 705.

[79] ROBERTI, *Il contratto di lavoro* cit., 15, not. 32. – Cfr. LATTES, *Le corpor. artigiane* in RDC. XV, § III, p. 26.

[80] BESTA, *op. cit.*, p. 682.

[81] *Imp. Gaz.*, 415. – *Note savon.*, 33, 34. – Cfr. BRAJK., p. 51 e segg. A Spalato e Ragusa vi sono corporazioni di marinai e pescatori con statuti comuni alle due categorie, con analoghi provvedimenti di tutela e quelli indicati nel testo e altri per mutuo soccorso, secondo il consueto.

[82] *Dir. comm.*, p. 235, 236. – *Nuovi docum.*, p. 14.

[83] *Dir. comm.*, 157. – *Note comm.* RDC, XXVIII, 101. – *Nuovi docum.*, 35.

[84] BONOLIS, *La responsabilità derivante dal « receptum nautarum »* in *Dir. rom. e bizantino* (*Annali dell'Univ. di Macerata*, vol. V).

[85] *Nuovi docum.*, p. 26. Cfr. Br. I regesti, n. 403, 420 restituz. di somma superiore alla ricevuta.

[86] *Nuovi docum.*, p. 32, 34.

[87] SAYOUS, *Commerce des Européens à Tunis*, p. 153, doc. mars. 1230-35 dall'opera del Blancard.

[88] *Nuovi docum.*, p. 6.

[89] *Stat. consulum*, cap. 13, 33, 59, 60 – *Leges gen.*, col. 6. 7.

[90] MHP, *Liber iurium*, I, c. 133.

[91] *Leges gen.*, col. 13.

[92] GENUARDI, *Il libro dei capitoli del mare di Messina* (Palermo, 1904), LII. – HEYCK, op. cit., p. 27 docum. veneziano. – LATTES, *Il comune e la compagna* (Genova, 1923). – MANFRONI, *Genova*, p. 12 e segg.

[93] ASTUTI, *Rendiconti mercantili*, doc. G., dove un'*accomendatio* è detta *compagnia.*

[94] CHIAUDANO, 31, 35. – ASTUTI, 74. – LOPEZ, p. 181.

[95] ZENO, p. 139, e BONOLIS, p. 535, 536, danno alla parola un significato diverso, di commenda con mercede fissa, che non spetta alle carte liguri.

[96] *Nuovi docum.* 31. – LATTES, *Una nuova serie di docum.* in RDC. XXVIII, 102 Cfr. SAYOUS, *Le commerce de Mars. avec la Syrie*, 14 in *communibus implicitis suis:* – GENUARDI, *Il contr. di commenda*, p. 22. – GOLDSCHMIDT, p. 259. – WEBER, *Zur Geschichte der Handelsgesellschaften im Mittelalter*, p. 20, not.

[97] DE SIMONI, *Notes et observations* in *Revue de l'Orient latin*, 1894, p. 23. – WEBER, *op. cit.*, 30 not. – SILBERSCHMIDT, *Le droit commercial avant et après L. Goldschmidt* in *Revue histor. de droit franç. et étranger*, 1934, 675.

[98] ASTUTI, *Orig. e svolgim. della commenda fino al sec. XIII.*

[99] SAYONS, *Les méthodes commerc. de Barcelone au XIII<sup>e</sup> siècle.* – LATTES, *Barcellona nei suoi istituti commerc.*, in RDC, XXX, 584.

[100] SAYONS, *Les méth.*, cit. p. 11 e *Le comm. terrestre de Marseille*, 28. – ASTUTI, *op. cit.*, p. 72, 80, 94. – SILBERSCHMIDT, *op. cit.*, p. 676, 677.

[101] *Nomos Rhodíon Nautikós*, par. IV, c. 17. – ASTUTI, *Ancora sulle origini.* – BOGNETTI, *La funzione di Amalfi* ecc. in *Atti*, I, p. 16 e segg., p. 32 e segg.

[102] ASTUTI, *Origini cit.*, 38. – SAYOUS, *Commerce des Européens à Tunis*, p. 35 (sulla precedenza dell'una o dell'altra forma secondo le condizioni locali).

[103] SAYOUS, *Der moderne kapitalisme de W. Sombart et Gênes aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles*, passim: *Les méth. commerc. de Barcelone*, cit. – ASTUTI, *Origini cit.*, p. 59.

[104] MHP *Lib. iurium*, I, n. 240. – HEYCK, *op. cit.*, p. 43 e segg.

[105] ASTUTI, *Orig. della comm. cit.*, p. 73.

[106] GENUARDI, *Il contr. di commenda maritt.*, p. 18, 28.

[107] GENUARDI, *op. cit.*, p. 28, dove invece nel Cons. del Mare di Messina e nella Tavola amalfitana la nave è computata nel corpo della colonna. – ASHBURNER, *The Rhodian Sea law*, p. 241.

[108] LOPEZ, *Attività econom. di Genova nel marzo 1253* (*Atti della Soc. lig. di Storia patria*, LXIV), p. 101 e *passim*, nelle carte riassunte.

[109] SILBERSCHMIDT, *op. cit.*, p. 663. – CHIAUD., p. 56. – ASTUTI, *Origini*, 33, 34; un esempio pratico egli ne offre nei *Rendiconti mercant. ined. del cart. di Giov. Scriba*, p. 29, 37.

[110] DONEAUD, *op. cit.*, p. 13. *Note savon.*, p. 28.

[111] BOGNETTI, *op. cit.*, p. 361 not.

[112] LOPEZ, *loc. cit.*, p. 210, n. 22.

[113] SAYOUS, *Les mandats de Saint Louis sur son trésor*, p. 26.

[114] ASTUTI, *Origini*, p. 33.

[115] Ibid. doc. A, lett. 6.

[116] SAYOUS, *Le comm. de Marseille avec la Syrie* (in *Revue des études historiques*, 1929), p. 14: ID., *Les opérations... de Etienne Manduel* in *Révue des quest. histor.*, 1930, p. 20.

[117] ASTUTI, *Origini*, 32.

[118] SAYOUS, *Les opér. du capitaliste Mars. Etienne Manduel*, 20.

[119] RDC, XXXIII, 380.

[120] *Pera*, c. 209. *Note savon.*, p. 23. Albenga, stat. 1350 (ed. Accame), p. 393.

[121] Brat. traduce nella rubrica *mutuo gratis et amore*, con le parole *sans frais*, non esattamente perchè significano senza partecipare al lucro (Br. I, 45, 62, 125).

[122] BYRNE, *Commercial contracts of the Genoese* e *Note comm.* in RDC, XXV, 148.

[123] *Dir. comm.*, 147 e segg. – *Nuovi doc.*, p. 26. Cfr. ASTUTI, *Origini*, 65.

[124] LASTIG, *Die accomendatio die grundform* ecc., p. 116.

[125] Cfr. SAYOUS, *Les méth. commerc. de Barcelone*, p. 36, doc. D, *lucrari et percaciare.*

[126] Cfr. *Tabula de Amalpha* (dell'ultima ediz. Napoli 1934) c. 12, dove si parla di metter in comune nella colonna ogni cosa *inventum vel exercitio quesitum*.

[127] Chiaud. in Sez. II, 341 spiega con evidente errore leccornia.

[128] Cfr. Ch., p. 55, che deve correggersi, perchè non si tratta di ammettere la negligenza in tanti soldi per ogni libra, ma in tanti soldi su tutto il capitale.

[129] Astuti, *op. cit.*, 53.

[130] Cfr. Valèrys, *Contrats d'assurance maritime au XIII$^e$ siècle* (*Revue génér. de droit*, XXXIX, 1916), p. 470.

[131] Cfr. da ultimo Astuti, *op. cit.*, 45 e seg.

[132] Idem, *ibid.*, 13, 31. *Nota comm.* RDC XXXII, I 608.

[133] *Pera*, c. 108 – *Note savon.*, p. 22. Cfr. analogam. Albenga, stat. 1350 (ediz. Accame, 1919), p. 389.

[134] Lopez, *Attività e comm.* cit., p. 202, not. 139, p. 211, not. 91. – Di Tucci, *Docum. ined. sulla mahona*, cf. p.

[135] Sayous, *Le comm. terrestre de Mars.* (in *Revue histor.*, 1935), p. 37.

[136] Lattes, *Una nuova serie di docum. mercant. genov.* in RDC. XXVIII, 101. 102.

[137] Astuti, *op. cit.*, 84, not. 5.

[138] *Dir. commerc.*, 204 e seg. – Astuti, *op. cit.*, 91. – Sayons, *Le comm.. terr. de Mars.*, p. 37; *Méth. commerc. de Barcelone*, p. 16 e seg.: *Opérations des banquiers italiens*, p. 12.

[139] Sayous, *Les mandats de Saint Louis*, p. 25, ove si afferma che i docum. sono pochi contro Schaube che dice che essi sono molti, più conforme al vero, se si tiene conto di quanto è detto nel testo.

[140] Lopez, *Attività* ecc., p. 182.

[141] *Dir. commerc.*, 160.

[142] Chiaud., p. 25. – Astuti, *op. cit.*, 24, 74.

[143] Sayous, *Les mandats de Saint Louis*, p. 25, 40.

[144] Lastig, *Die accommendatio die Grundform* ecc., p. 3, 34, 37, 42, 45, 56.

[145] Genuardi, *Il contr. di comm. maritt.*, p. 10.

[146] *Lib. iurium Reip. Gen.*, I, 337, 357, 395, 397, 407; cfr. *Imp. Gaz.* 385, 386.

[147] Sieveking, *Studio sulle finanze genovesi del Medio evo* in *Atti della Soc. ligure di storia patria*, XXXV, I, 95, e mia recensione in *Arch. stor. ital.*, 1907.

[148] Di Tucci, *Docum. citt.*

[149] Ambr. da Rapallo (Arch. di Stato di Gen. n. d'ord. generale del Notulario, 97), 56 locaz. con stima – Sez. II, p. 292, an. 1226 dove però la clausola *salve rischio di mare e di gente* lascia supporre che la fissazione del prezzo si faccia solo per mancata restituzione dolosa o colposa. – Bognetti, *op. cit.*, 321, an. 1190.

[150] Di Tucci, *op. cit.*, p. 56 e segg. ove la distinzione non è fatta con precisione.

[151] *Imp. Gaz.*, col.

[152] *Ibid.*, col. 350-355.

[153] *Note savon.*, 28.

[154] Cfr. Blancard, *Docum. inéd. sur le comm. de Marseille au moyen âge*, I, n. 27, 57, 106. Cfr. vol. II, p. 549, 777, 878, 1000 ad scarefactum nello stesso senso. – Gior., p. 75, not. 4, 80 *ad extalium*.

[155] Lattes, *Una nuova serie di docum. mercant. genov.* RDC, XXVIII. 105. – Gior. p. 75, not. 4, 77, not. 7, 79 not. 14, 80 not. 23.

[156] *Imp. Gaz.*, col. 327, 353. *Note savon.*, 29. Anche in Albenga, stat. cit., p. 454.

[157] By, p. 40. – Ashb., *op. cit.*, 190; Rocco, *Misure genovesi*.

[158] Des., *Notes* in *Revue de l'Orient. latin*, II, 21.

[159] Rossi, Gloss., 1 v.

[160] *Imp. Gaz.*, col. 345.

[161] BELGRANO, *Due contratti genovesi di noleggio del sec. XIII*, doc. 1250.

[162] BENSA, *I docum. maritt. di Portovenere* in *Diritto marittimo*, 1927, p. 328 e seg. – *I più antichi esemplari della polizza di carico* in RDC. XXIII, par. 1, p. 325 e seg.

[163] REZASCO, *Dizion. del linguaggio ital. stor. e ann.*, s. v.

[164] *Legg. gen.*, col. 6. 7.

[165] LOPEZ, *Attività econom.*, cit., p. 245, n. 125.

[166] *Imp. Gaz.*, col. 345, 346.

[167] SAYOUS, *Comm. des Europ. à Tunis*, p. 150, doc. K.

[168] ASHBURNER, *op. cit.*, 195. Cfr. Bon., p. 333, 336.

[169] *Imp. Gaz.*, col.

[170] BOGNETTI, *op. cit.*, 321, 322 (carta del 1190 e carta di liguri a Marsiglia, ap. BLANCARD, *op. cit.*

[171] BLANCARD, *op. cit.*, II, 922. P. es. in un contratto del 1350 il vettore si obbliga a restituire tutto il nolo anticipato se per divieto del re di Castiglia non può procedere oltre Cadice e deve riconsegnare tutte le merci caricate; BENSA, *Le origini italiane del dir. maritt.*, p. 37 e segg.

[172] *Pera*, cap. 207 e segg. – *Note savon.*, p. 20.

[173] Cfr. p. es., *Les opér. du capitaliste et commerc. Etienne de Manduel*, p. 17. – *L'origine de la lettre de change* in *Revue histor. du dr. franç. et étrang.*

[174] Cfr. pure il contr. ligure di prestito marittimo del 1368 ap. BENSA, *Il contr. d'assicur.*, p. 198, 1933, p. 99, 101.

[175] BENSA, *Le origini italiane del dir. maritt.*, 22, 23 e append., p. 47.

[176] SAYOUS, *Comm. des Europ. à Tunis*, p. 58.

[177] LOPEZ, *Attività economica* cit., p. 216, n. 66 e 256, n. 204.

[178] VITALE, *Un Bonaparte in Corsica nel sec. XIII*, in *Arch. Stor. di Corsica*, 1929, e ora VIT., 198 e segg. in atti di B. de Fornari.

[179] CHIAUDANO, *A proposito d'un frammento statut. genov. del sec. XIII* nello stesso *Bollettino*, 1936.

[180] FALCO, *Un frammento statutario genov. del sec. XIII*, in *Bollett. storico bibliograf. subalp.*, vol. 37. 1935.

[181] SAYOUS, *Les méthodes commerc. de Barcelone au XIII^e^ siècle* e mia recens. in RDC. XXX, 586: per il sec. XIV. SAYONS, *Les méth. comm. de Barc. au XV^e^ siècle*, p. 261 e seg. dalla *Rev. hist. de dr.* 1936.

[182] ASTUTI, *op. cit.*, 117 e segg. – *Note comm.* in RDC. XXXIII, p. 185 e seg.

[183] Cfr. ASTUTI, *op. cit.*, p. 75.

[184] ASTUTI, Recensione di SILBERSCHMIDT, *Le droit commercial* ecc. in *Rivista di St. del dir. ital.*, 1935.

[185] Alquanto diversamente nel Costituto dell'uso di Pisa, cfr. ASTUTI, *op. cit.*, 48.

[186] ASTUTI, p. 133.

[187] HOOVER, *The sea-loan in Genoa in the XII century* in *Quarterly Journal of Economics*, 1926.

[188] LATTES, *Intorno a una singolar formula genovese nei contr. di mutuo* in RDC. XXII, 1924; BENSA, *Ancora sopra una singolare formula* ecc. in RDC, XXV, 142.

[189] LATTES, *loc. cit.* nella nota preced. e anche *Genova nella storia del diritto cambiario* in RDC, XIII, 196.

[190] Cfr. ASTUTI, *op. cit.*, p. 131 e segg.

[191] Cfr. La carta di LANFRANCO e LATTES in *Boll. della R. Deputaz. subalpina di stor. patria.*

[192] Cfr. p. es. ASHBURNER, *op. cit.*, 148, 227.

[193] *Nuovi docum.* cit., p. 27.

[194] REZASCO, *Dizionario*, s. v.

[195] Ambrogio da Rapallo, cart. I in Arch. di St. di Genova (n. d'ord. 97), fol. 18.

[196] *Nuovi docum.*, p. 6 RDC.

[197] LATTES, *Una nuova serie di docum. mercant. genov.* in RDC. XXVIII, 103.

[198] LATTES, *L'assicuraz. e la voce securare* in *Doc. genov. del 1191 e 1192* in RDC, XXV, p. 6. Cfr. qualche precisa disposizione sul salvataggio parziale negli stat. di Marsiglia, ap. VALÉRY, *loc. cit.*, p. 472.

[199] *Dir. comm.* 149. – Più tardi (p. es. nel 1368) si dichiara espressamente che la speciale obbligazione della nave e del nolo non deroga all'obbligaz. generale di tutti i beni (Bensa, op. cit., p. 199).

[200] Cfr. GOLDSCHMIDT, 349 e GOLDSCHMIDT, 344.

[201] LATTES, *Un regolamento d'avaria del 1207* in *Rivista di St. del dir. italiano*, 1936.

[202] *Pera*, c. 231, 242. – *Impos. Gaz.*, col.

[203] REZASCO, *Dizion. cit.* s. v. cfr. SIEVEKING.

[204] Cfr. pure LATTES, *Una nuova serie*, cit. p. 104.

[205] BENSA, *Il contr. d'assicuraz. nel Medio evo*, p. 79.

[206] ENDEMANN, *Studien in der romanisch-kanonistischen Wirthschafts- und Rechtslehre*, II, cap. IX Gefahr.

[207] BENSA, *Francesco di Marco da Prato.*

[208] HOOVER, *op. cit.*, p. 177. – VALÉRY, *op. cit.*, *passim.* – SAYONS, *op. cit.*, p. 6, 7. Invece CHECCHINI, *I precedenti e lo sviluppo stor. del contr. d'assicuraz.* e MASI in *Riv. di stor. del Dir. ital.* v. 190 distinguono nettamente e Paoli ap. ASTUTI, *op. cit.*, p. 113.

[209] BENSA, *Il contr. d'assicuraz.*, p. 123.

[210] BENSA, *op. cit.*, p. 59, 192.

[211] VALÉRY, *Contrats d'assur. marit. du XIIIe s.* in *Revue générale de droit*, XXXIX, 469 e segg., 411 e XL 5 e segg.

[212] LATTES, *Una nuova serie di docum. merc. genov.* in RDC, XXVIII, 103. – Ser. II, p. 308, n. XVI.

[213] BOGNETTI, *op. cit.*, 322, dov'è anche riprodotto il testo del docum.

[214] LATTES, *L'assicuraz. e la voce securare* in *doc. genov. del 1191* e *1192* (RDC. XXV).

[215] BOGNETTI, *loc. cit.*, 317 e segg.

[216] *Note comm.* RDC, XXXIII, 185 e segg.

[217] NOBERASCO, *Il comune savon. nei suoi « statuta antiquissima »* in *Atti della soc. savon. di storia patria*, vol. IX, p. 27.

[218] DONEAUD, *op. cit.*, doc. II. Ugualmente ap. GIO., p. 104 not. 25 *assecurare* nel sec. XIV per dar malleveria.

[219] *Enciclopedia italiana*, vol. V, p. 5 segg.

[220] VALÉRY, *op. cit.*, XXXIX, p. 469 e XL, p. 12, che cita parecchi docum. marsigliesi editi dal Blancard.

[221] BENSA, *op. cit.*, *passim.*

# INDICE